



TESIS - RA 142511

**PENATAAN KORIDOR KAWASAN WISATA RELIGI  
SEKUMPUL MARTAPURA DENGAN PENDEKATAN  
*LIVABLE STREET***

**NUR LATIFAH**  
08111650030002

Dosen Pembimbing  
Dr-Ing. Ir. Bambang Soemardiono  
Ir. Muhammad Faqih, MSA., PhD

Program Magister  
Bidang Keahlian Perancangan Kota  
Departemen Arsitektur  
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
2018



TESIS - RA 142511

**PENATAAN KORIDOR KAWASAN WISATA RELIGI  
SEKUMPUL MARTAPURA DENGAN PENDEKATAN  
*LIVABLE STREET***

**NUR LATIFAH**  
08111650030002

Dosen Pembimbing  
Dr-Ing. Ir. Bambang Soemardiono  
Ir. Muhammad Faqih, MSA., PhD

Program Magister  
Bidang Keahlian Perancangan Kota  
Departemen Arsitektur  
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
2018



**THESIS - RA 142511**

**THE ARRANGEMENT OF RELIGIOUS TOURISM  
CORRIDOR IN SEKUMPUL MARTAPURA BASED ON  
LIVABLE STREET APPROACH**

**NUR LATIFAH**  
**08111650030002**

**Supervisor**  
**Dr-Ing. Ir. Bambang Soemardiono**  
**Ir. Muhammad Faqih, MSA., PhD**

**Master Program**  
**Urban Design**  
**Architecture Department**  
**Faculty of Architecture, Design and Planning**  
**Institut Teknologi Sepuluh Nopember**  
**2018**

## LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar  
Magister Teknik (MT.)  
Di  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:  
**Nur Latifah**  
**08111650030002**

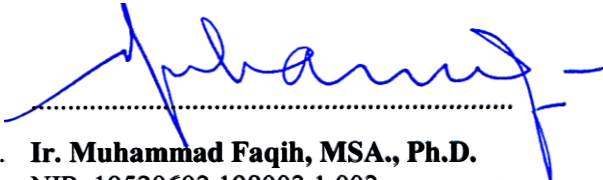
Tanggal Ujian: 7 Juni 2018  
Periode Wisuda: September 2018

Disetujui oleh:



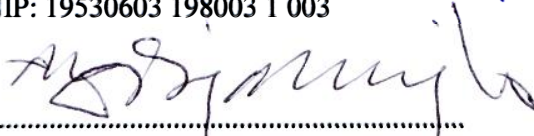
1. **Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono**  
NIP: 19610520 198601 1 001

(Pembimbing I)



2. **Ir. Muhammad Faqih, MSA., Ph.D.**  
NIP: 19530603 198003 1 003

(Pembimbing II)



3. **Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D., M. Arch., Ph.D.**  
NIP: 19490125 197803 2 002

(Penguji I)



4. **Dr. Ir. Vincentius Totok N, M.T**  
NIP: 19551201 198103 1 003

(Penguji II)

**Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan**

**Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

**Dekan**



**Ir. Purwanita Setijanti, MSc. Ph.D**

**NIP : 19590427 198503 2 001**





## **SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS**

Saya, yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Nur Latifah

NRP : 08111650030002

Program Studi : Magister (S2)

Jurusan : Arsitektur

Dengan ini saya menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan tesis saya dengan judul :

### **Penataan Koridor Kawasan Wisata Religi Sekumpul, Martapura dengan Pendekatan *Livable Street***

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 23 Juli 2018

yang membuat pernyataan;



Nur Latifah

NRP 08111650030002

## **PENATAAN KORIDOR KAWASAN WISATA RELIGI SEKUMPUL MARTAPURA DENGAN PENDEKATAN *LIVABLE STREET***

Nama Mahasiswa : Nur Latifah  
NRP : 08111650030002  
Pembimbing 1 : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono  
Pembimbing 2 : Ir. Muhammad Faqih, MSA., Ph.D.

### **ABSTRAK**

Fenomena wisata religi semakin diminati oleh masyarakat muslim di Indonesia seperti halnya yang terjadi di Makam Guru Sekumpul atau Makam K.H. Zaini Abdul Ghani Al- Banjari di Kelurahan Sekumpul kota martapura Kalimantan Selatan. Hal tersebut dikarenakan wisata religi menawarkan “*double satisfactions*” atau kepuasan ganda, para wisatawan tidak hanya mendapatkan kepuasan dalam perjalanan wisata mereka, tetapi juga mendapatkan kepuasan spiritual yang dapat mempertebal keimanan mereka. Semakin meningkatnya minat masyarakat terhadap wisata religi ini tercatat dari tiga tahun terakhir selalu meningkat di setiap tahunnya. Peningkatan volume wisatawan berdampak pada perkembangan perekonomian masyarakat yang tinggal di lingkungan Sekumpul yang terlihat dari banyaknya berbagai usaha masyarakat mulai dari pedagang kerajinan, pedagang perlengkapan muslim, warung, café, pedagang asongan, penginapan, dll. Namun potensi tersebut tidak diimbangi dengan kondisi koridor yang dinilai masih belum nyaman, aman dan aksesibel bagi pengguna jalan. Padatnya aktifitas keagamaan, aktifitas ekonomi, dan aktifitas sosial yang berbaur menyebabkan terjadi berbagai konflik seperti kurang lancarnya arus sirkulasi jalan, dan tidak nyamannya jalan tersebut bagi pejalan kaki, penyandang difable dan seluruh moda transportasi.

Adapun teknik analisa yang dipakai dalam metodologi penelitian ini adalah teknik analisa deskriptif, *walkthrough analysis*, dan *ped- shed analysis*. Teknik analisis tersebut membantu dalam mengidentifikasi kondisi potensi fisik maupun non-fisik koridor serta permasalahan yang ada di koridor. Sedangkan metodologi perancangan yang digunakan dalam penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura ini menggunakan metode perancangan dengan tiga tahapan yaitu *intelligence phase*, *design phase*, dan *choice phase*.

Hasil dalam penelitian ini adalah diperolehnya konsep penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul dengan pendekatan yang menekankan keamanan dan nyaman jalan serta dapat menampung kapasitas jemaah haul Guru Sekumpul dengan melengkapi fasilitas koridor seperti ketersediaan jalur pedestrian yang aman dan nyaman, jalur sepeda dan transportasi umum dan peningkatan kualitas tempat-tempat peribadatan seperti penataan ruang luar, penambahan fasilitas pendukung kegiatan keagamaan tersebut, dan mendesain elemen pelengkap koridor yang dapat memperkuat identitas kawasan wisata religi tersebut.

**Kata Kunci:** Wisata Religi, *Livable Street*, Sekumpul

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

# **THE ARRANGEMENT OF RELIGIOUS TOURISM CORRIDOR IN SEKUMPUL MARTAPURA BASED ON LIVABLE STREET APPROACH**

Name : Nur Latifah  
NRP : 08111650030002  
Advisor : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono  
Co Advisor : Ir. Muhammad Faqih, MSA., Ph.D.

## **ABSTRACT**

The religious tourism phenomena is increasingly in demand by the Muslim community in Indonesia as it happen in the Guru Sekumpul's grave or K.H. Zaini Abdul Ghani Al-Banjari's grave in the Sekumpul martapura, South Kalimantan. This is because religious tourism offers "double satisfactions" these are the tourists not only satisfied in their travels, but also the spiritual satisfied that can strengthen their faith. the Increasing public interest in religious tourism is recorded from the last three years that increased every year. The tourist intensiveness influence the economic development of the community that living in the Sekumpul neighborhood which is seen from the many business community ranging from handicraft merchants, Muslim equipment dealers, warungs, cafes, hawkers, inns, etc. However, the potential is unbalanced with the corridor condition that is considered still uncomfortable, unsafe and inaccessible. The density of religious, economic, and mixed social activities lead to conflicts such as inadequate flow of road circulation, and uncomfortable roads for pedestrians, difable and all modes of transportation.

The analytical techniques used in this research methodology is descriptive analysis techniques, walkthrough analysis, and ped- rhed analysis. Analytical techniques are helpful in identifying the physical and non-physical conditions of the corridor as well as the problems that exist in the corridor. While the design methodology used in the arrangement of the corridor of religious tourism area Sekumpul, Martapura uses design method with three stages: intelligence phase, design phase, and choice phase.

This research is formulate the concept of the religious tourism corridor arrangement based on livable street approach that emphasizes the safety and comfort of the road and can accommodate the capacity of the Guru Sekumpul's funeral anniversary by completing the corridor facilities such as the availability of safe and comfortable pedestrian paths, bicycle lanes and public transport and quality improvement places of worship such as the arrangement of public space, the addition of supporting facilities of religious activities, and designing complementary elements of the corridor that can strengthen the identity of religious tourism areas.

Keyword: Religious Tourism, Livable Street, Sekumpul

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT. atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga tesis yang dengan judul “Penataan koridor kawasan wisata religi sekumpul martapura dengan pendekatan livable street” ini dapat tersusun dengan baik. Tesis ini disusun untuk melengkapi salah satu persyaratan dalam memperoleh gelar Magister Bidang Keahlian Perancangan Kota Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya. Penyusunan tesis ini tidak lepas dari berbagai kendala, namun dapat teratasi berkat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis penulis mengucapkan terima kasih sedalam dalamnya kepada:

- Orang tua penulis ( Ir. H. Riduan Syahrani(Alm) dan Ir. H. Zambrut) atas segala doa, dukungan, dan semangat yang tidak pernah terputus untuk penulis; Serta saudara penulis ( Zaki Mirsyad, Rizkie Amalia Sholehah, dan Aulia Salsa Bella, Aulia irma permatasari) yang selalu memberikan semangat dan kekuatan untuk menyelesaikan penelitian ini.
- Yang terhormat, Bapak Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono selaku pembimbing tesis, atas segala bimbingan, bantuan serta ilmu yang diberikan.
- Yang terhormat, Bapak Ir. Muhammad Faqih, MSA, Ph.D selaku co-pembimbing tesis, atas bimbingan dan ilmu yang diberikan kepada penulis.
- Yang terhormat, Ibu Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D., M. Arch., Ph.D. dan Bapak Dr. Ir. Vincentius Totok N, M.T. selaku penguji tesis, atas kesempatan dan ilmu yang diberikan kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian ini.
- Yang terhormat, Ibu Dahliani, ST., M.T. dan Ibu Yuswinda Febrita, ST., M.T. Atas ilmu, pengetahuan, semangat, doa dan dukungan yang telah diberikan kepada penulis.
- Yang terhormat pada stakeholder Kecamatan Sekumpul (Dinas Kepariwisata Kabupaten Banjar, dan Dinas Perumahan dan Permukiman Kabupaten Banjar dan bapak Gusti Marhusin) sebagai narasumber utama

penelitian ini, atas segala informasi dan pengetahuan baru yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian ini.

- Masyarakat Sekumpul atas segala keramahan-tamahan dan ketersediaannya dalam memberikan informasi yang mendukung penelitian ini.
- Tim Survey (Nurliani Afiah, S.Ars, Kak Abiyanti, Adi Rahmanto dan lain-lain) yang tidak bisa disebutkan satu persatu atas semangat, dukungan dan ketersediaannya dalam membantu penulis mengumpulkan data-data yang dapat mendukung penelitian ini.
- Teman-teman alur perancangan kota 2016 serta teman-teman Pascasarjana Arsitektur ITS 2016 atas semangat dan kebersamaannya selama ini.
- Kontributor yang tidak bisa disebutkan satu persatu atas bantuan dan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian ini.

Segala dukungan dan bimbingannya dari berbagai pihak akan selalu berguna untuk penulis kedepannya. Selain itu, penulis menyadari dalam pembuatan laporan tesis ini terdapat banyak kekurangan karena keterbatasan waktu, ilmu, pengetahuan serta pengalaman penyusun. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan untuk kesempurnaan tesis ini.

Surabaya, 17 Juli 2018

Penulis

## DAFTAR ISI

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| LEMBAR PERSETUJUAN TESIS .....                       | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS .....                | 2                                   |
| ABSTRAK.....   | 3                                   |
| ABSTRACT .....                                       | 5                                   |
| KATA PENGANTAR .....                                 | 7                                   |
| DAFTAR ISI.....                                      | 9                                   |
| DAFTAR GAMBAR .....                                  | 13                                  |
| DAFTAR TABEL.....                                    | 15                                  |
| BAB 1.....   | 17                                  |
| 1.1. Latar Belakang.....                             | 17                                  |
| 1.2. Rumusan Masalah .....                           | 21                                  |
| 1.3. Tujuan dan sasaran Penelitian .....             | 22                                  |
| 1.4. Batasan dan Ruang Lingkup Penelitian .....      | 23                                  |
| 1.4.1. Batasan wilayah studi.....                    | 23                                  |
| 1.4.2. Lingkup aspek kajian .....                    | 23                                  |
| 1.5. Manfaat Penelitian .....                        | 23                                  |
| 1.5.1. Manfaat teoritis .....                        | 23                                  |
| 1.5.2. Manfaat praktisi .....                        | 23                                  |
| BAB 2.....   | 25                                  |
| 2.1. Koridor .....                                   | 26                                  |
| 2.1.1. Aspek Fisik Pembentuk Koridor.....            | 28                                  |
| 2.1.2. Aspek Non-Fisik Koridor.....                  | 29                                  |
| 2.2. Wisata Religi .....                             | 31                                  |
| 2.2.1. Definisi Wisata.....                          | 31                                  |
| 2.2.2. Definisi Religi .....                         | 32                                  |
| 2.2.3. Definisi kegiatan keagamaan .....             | 32                                  |
| 2.3. Konsep livable street .....                     | 33                                  |
| 2.3.1. Definisi livable street .....                 | 33                                  |
| 2.3.2. Prinsip penerapan <i>livable street</i> ..... | 35                                  |
| 2.3.3. Karakteristik livable Street.....             | 37                                  |
| 2.3.4. Partisipasi Masyarakat .....                  | 42                                  |
| 2.4. Precedents.....                                 | 43                                  |



|   |     |
|---|-----|
| 2.4.1. Madinah .....  | 43  |
| 2.4.2. Missouri livable street .....  | 45  |
| 2.4.3. Tun Perak Street, Kuala Lumpur. ....   | 46  |
| 2.5. Sintesa kajian pustaka .....   | 46  |
| BAB 3 .....   | 51  |
| 3.1. Paradigma Penelitian .....   | 51  |
| 3.2. Jenis Penelitian.....  | 51  |
| 3.3. Aspek Penelitian .....   | 52  |
| 3.3.1. Aspek yang digunakan untuk mengidentifikasi dan mendeskripsikan elemen pembentuk ruang koridor. ....                 | 52  |
| 3.3.2. Aspek yang digunakan untuk mengidentifikasi kriteria penataan koridor dengan pendekatan <i>livable street</i> . .... | 53  |
| 3.4. Strategi Penelitian .....  | 54  |
| 3.4.1. Pengumpulan data.....  | 54  |
| 3.4.2. Teknik penyajian data.....   | 58  |
| 3.4.3. Teknik analisis.....   | 58  |
| 3.5. Metodologi Perancangan .....   | 60  |
| 3.5.1. Alur Penelitian.....   | 65  |
| BAB 4 .....   | 67  |
| 4.1. Gambaran Umum Kota Martapura .....   | 67  |
| 4.2. Tinjauan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar .....   | 68  |
| 4.3. Gambaran umum Koridor .....  | 69  |
| 4.3.1. Aspek Fisik Vertikal.....  | 70  |
| 4.3.2. Aspek Fisik Horisontal .....   | 76  |
| 4.4. ANALISIS .....   | 83  |
| 4.4.1. Walktrough analysis .....  | 83  |
| 4.4.2. Ped-Shed Analysis .....  | 105 |
| 4.4.3. Analisa partisipasi masyarakat .....   | 107 |
| 4.5. Kriteria Penataan.....   | 113 |
| BAB 5 .....   | 117 |
| 5.1. Konsep Makro .....   | 117 |
| 5.2. Konsep Mikro .....   | 122 |
| 5.2.1. Konsep Safety and comfort .....  | 122 |
| 5.2.2. Konsep Healthy Street .....  | 126 |

|   |     |
|---|-----|
| 5.2.3. Konsep Social Space .....  | 127 |
| 5.2.4. Konsep Neighborly territory .....  | 129 |
| 5.2.5. Konsep Fun and green streets .....   | 131 |
| 5.2.6. Konsep Unique.....   | 133 |
| 5.2.7. Konsep Transparency.....   | 134 |
| 5.2.8. Konsep Maintenance and Good Quality of structure and design..                            | 135 |
| BAB 6.....  | 143 |
| 6.1. Kesimpulan .....   | 143 |
| 6.1.1. Karakteristik Koridor Sekumpul Martapura .....   | 143 |
| 6.1.2. Kriteria dan konsep penataan kawasan wisata religi dengan pendekatan livable street..... | 144 |
| 6.1.3. Konsep Makro penataan kawasan wisata religi dengan pendekatan livable street. ....       | 146 |
| 6.2. Saran.....   | 146 |
| DAFTAR PUSTAKA .....  | 149 |
| LAMPIRAN.....   | 153 |

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

## DAFTAR GAMBAR

|   |    |
|---|----|
| Gambar 1. Suasana koridor Sekumpul saat pelaksanaan Haul Guru Sekumpul yang ke-12 (Sumber: dok. pribadi 2017) .....   | 18 |
| Gambar 2. Kondisi elemen fisik koridor Sekumpul di hari biasa. (Sumber: dok. pribadi, 2017) .....   | 18 |
| Gambar 3. Aktifitas yang terjadi dilingkungan Sekumpul (Sumber: dok. Pribadi 2017) .....  | 19 |
| Gambar 4. Kondisi Koridor Sekumpul yang banyak lubang dan tidak rata(Sumber: dok. Pribadi 2017) .....   | 20 |
| Gambar 5. Batasan Wilayah studi (Sumber: Google Map diakses tahun 2017)..   | 23 |
| Gambar 6. Diagram teori (Family tree of theory) .....   | 26 |
| Gambar 7. Kehidupan jalan yang ekologis (Appleyard, 1981).....  | 39 |
| Gambar 8. dampak kekacauan lalu lintas (Appleyard, 1981) .....  | 40 |
| Gambar 9. Jalan hussain bin Ali ( <a href="https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php">https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php</a> , diakses 14.06.2017). .....        | 44 |
| Gambar 10. Kawasan Masjid Nabawi, Madinah. ( <a href="https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php">https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php</a> , diakses 14.06.2017). . | 44 |
| Gambar 11. Penerapan livable street pada jalan Missouri (Missouri livable street, 2011) .....   | 45 |
| Gambar 12. Tun Perak street, Kuala Lumpur .....   | 46 |
| Gambar 13. Serial view Segmen 1 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 70 |
| Gambar 14. Serial view Segmen 1 pada sisi bagian Barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 71 |
| Gambar 15. Serial view Segmen 2 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 71 |
| Gambar 16. Serial view Segmen 2 pada sisi bagian barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 72 |
| Gambar 17. Serial view Segmen 3 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 72 |
| Gambar 18. Serial view Segmen 3 pada sisi bagian barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. Pada segmen ini terdapat kawasan wisata religi Sekumpul .....                               | 73 |
| Gambar 19. Serial view Segmen 4 pada sisi bagian Barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 74 |
| Gambar 20. Serial view Segmen 4 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 74 |
| Gambar 21. Serial view Segmen 5 pada sisi bagian Timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 75 |
| Gambar 22. Serial view Segmen 5 pada sisi bagian Barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. ....  | 75 |
| Gambar 23. Kondisi jalur pedestrian (Sumber: Dok. Pribadi 2018).....  | 77 |

|   |     |
|---|-----|
| Gambar 24. Tidak adanya pengaturan jalan membuat alur pergerakan jalan tidak teratur. (sumber: dok. Pribadi 2018).....                                      | 77  |
| Gambar 25. Area yang seringkali tergenang limpasan air hujan. (Sumber: Dok. Lurah, 2018) .....  | 78  |
| Gambar 26. Kondisi penggal jalan 5 (Sumber: Dok. Pribadi 2018).....   | 78  |
| Gambar 27. Tata Guna lahan.....   | 79  |
| Gambar 28. Pedestrian yang seringkali menggunakan badan jalan untuk melintasi kawasan. (Sumber: Dok. Pribadi 2018).....                                     | 80  |
| Gambar 29. Tidak terdapat jalur sepeda disepanjang jalan (Sumber: Dok. Pribadi 2018).....   | 80  |
| Gambar 30. Disepanjang jalan tidak terdapat jalur angkutan umum khusus wisata religi. (Sumber: Dok. Pribadi, 2018) .....                                    | 80  |
| Gambar 31. Sebagian besar kendaraan bermotor memarkir kendaraan di bahu jalan sehingga membatasi ruang bagi pejalan kaki. (Sumber: Dok. Pribadi, 2018)..... | 81  |
| Gambar 32. Tidak terdapat bak sampah disepanjang jalan. (Sumber: Dok. Pribadi, 2018) .....  | 81  |
| Gambar 33. Kondisi Lampu jalan (Sumber: Dok. Pribadi, 2017 dan Banjar_info, 2017).....  | 82  |
| Gambar 34. alat transportasi pengguna jalan Sekumpul (Dok. Pribadi 2018) ...  | 111 |

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| <b>Table 1.</b> Pemahaman mengenai definisi koridor .....                    | 27 |
| <b>Table 2.</b> Hubungan antara aktifitas dan kondisi fisik lingkungan ..... | 30 |
| <b>Table 3.</b> Pemahaman mengenai definisi Livable street .....             | 34 |
| <b>Table 4.</b> Sintesa kajian pustaka .....                                 | 47 |
| Table 5. Aspek Penelitian yang ditinjau. ....                                | 48 |
| <b>Table 6.</b> desain penelitian .....                                      | 63 |



## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1.Latar Belakang

Dalam beberapa dekade terakhir fenomena wisata religi semakin diminati oleh masyarakat, terlebih bagi masyarakat muslim di Indonesia. Terbukti dari meningkatnya kegiatan ziarah ke makam-makam wali, kyai, maupun ulama yang dianggap telah berperan besar dalam perkembangan spiritualnya. Seperti halnya yang terjadi di Makam Guru Sekumpul atau Makam K.H. Zaini Abdul Ghani Al-Banjari di Kelurahan Sekumpul Kota Martapura Kalimantan Selatan. Bagi sekelompok masyarakat yang fanatik akan sosok beliau, ziarah makam atau wisata religi ini telah menjadi rutinitas mingguan, bulanan bahkan tahunan. Fenomena tersebut dikarenakan wisata religi menawarkan "*double satisfaction*" atau kepuasan ganda. Selain mereka menikmati kepuasan dalam perjalanan wisata, mereka juga mengharapkan kepuasan spiritual dengan mempertebal keimanan mereka dengan mengingat akan kematian. Seperti sabda Rasulullah Shallallahu 'alaihi wassalam :

الْمَوْتُ تَذَكُّرٌ فَإِنَّهَا الْقُبُورَ فَزُورُوا

Yang artinya "Berziarah-kuburlah, karena ia dapat mengingatkan engkau akan kematian" (HR. Muslim no.108, 2/671).

Kawasan wisata religi sekumpul ini adalah salah satu bukti perkembangan syiar islam di Kalimantan Selatan. Syiar islam ini lah yang membuat Kota Martapura sarat akan nilai-nilai ke-islam-an. Terlebih pada bulan Ramadhan dan haulan Guru Sekumpul intensitas jamaah meningkat tajam. Jamaah bisa meningkat berkali-kali lipat dibandingkan dengan hari-hari biasanya. Tercatat dari tiga tahun terakhir wisatawan dari dalam maupun luar negeri yang mengunjungi kawasan wisata religi Sekumpul di tahun 2015 berjumlah 483.727, di tahun 2016 pengunjung berjumlah 3.226.496 orang dan di tahun 2017 yang terhitung sampai bulan Juni berjumlah 2.785.031 orang (Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Banjar). Dari fenomena tersebut sangat jelas peningkatan dari tahun 2015 ke tahun 2016 wisatawan meningkat lebih dari 500% dan terus meningkat hingga tahun 2017. Fenomena tersebut menjadikan kawasan Sekumpul ditetapkan pemerintah sebagai



pusat kegiatan keagamaan regional dan nasional dan kawasan peruntukan pariwisata budaya dan cagar budaya (Perda Kabupaten Banjar Nomor 3 paragraf 2 pasal 13 huruf e dan Paragraf 6 Pasal 39 ayat 4 Huruf 1 Tahun 2013).



Gambar 1. Suasana koridor Sekumpul saat pelaksanaan Haul Guru Sekumpul yang ke-12 (Sumber: dok. pribadi 2017)

Seperti tempat pariwisata dan rekreasi lainnya yang memberikan dampak terhadap peningkatan perekonomian masyarakat setempat. Kawasan wisata religi Sekumpul ini juga memberikan dampak terhadap peningkatan perekonomian masyarakat setempat. Karena pariwisata dan ekonomi adalah dua hal yang saling berpengaruh dan dapat saling besinergi jika kawasan wisata tersebut dikelola dengan baik. Seperti yang telah diketahui, konsep kegiatan wisata dapat didefinisikan dengan tiga faktor, yaitu *something to see*, *something to do*, dan *something to buy*. *Something to see* adalah yang berkaitan dengan hal-hal yang menarik di daerah tujuan wisata tersebut, *something to do* adalah yang berkaitan dengan aktifitas yang dilakukan wisatawan di tempat wisata tersebut, sedangkan *something to buy* adalah yang berkaitan dengan oleh-oleh ciri khas yang dibeli wisatawan di daerah wisata yang dikunjungi.



Gambar 2. Kondisi elemen fisik koridor Sekumpul di hari biasa. (Sumber: dok. pribadi, 2017)



Gambar 3. Aktifitas yang terjadi dilingkungan Sekumpul (Sumber: dok. Pribadi 2017)

Dampak positif perkembangan ekonomi dari wisata religi sekumpul menghidupkan perekonomian masyarakat disekitarnya, yang terlihat dari banyaknya berbagai usaha masyarakat, mulai dari pedagang kerajinan, pedagang perlengkapan muslim, warung, café, pedagang asongan, ojek, parkir serta penginapan di sepanjang jalan tersebut. Potensi-potensi yang dimiliki Jalan Sekumpul tersebut seharusnya seimbang dengan kenyamanan, keamanan, aksesibel bagi pengguna jalan, serta dapat menampung jamaah Haul yang selalu dilaksanakan di tiap tahunnya.

Pentingnya jalan yang nyaman dan aman (*livable street*) terlebih bagi pejalan kaki, penyandang disabel, dan lanjut usia pada suatu kota dapat menghidupkan jalan tersebut. Jalan yang lebih nyaman dan aman dianggap dapat menarik minat lebih banyak orang untuk melintas di jalan tersebut sehingga berpotensi untuk mengurangi ketergantungan akan pemakaian kendaraan motor pribadi dengan demikian semakin berkurang konflik yang menjadi penyebab kemacetan jalan. Ruang jalan yang nyaman dan aman juga berpotensi meningkatkan interaksi sosial dan kegiatan ekonomi di lingkungan tersebut sehingga terjadi peningkatan kualitas hidup masyarakat secara merata.

Pendekatan *Livable street* adalah suatu pendekatan yang mendukung kenyamanan dan keamanan jalan yang mempertimbangkan semua pengguna jalan. Pendekatan ini juga dinilai suatu pendekatan yang sempurna untuk diaplikasikan pada jalan karena pendekatan ini merupakan pendekatan yang juga mementingkan aksesibilitas bagi semua moda transportasi darat. Jadi dapat disimpulkan bahwa Jalan Sekumpul yang memiliki ciri khas sebagai koridor kawasan wisata religi dan keberagaman pengguna jalan, seharusnya memiliki fisik jalan yang lebih nyaman, aman, aksesibel bagi berbagai moda transportasi darat serta dapat menampung jamaah haul Guru Sekumpul disetiap tahunnya.

Namun tingkat keamanan dan kenyamanan Jalan Sekumpul ini dinilai masih sangat kurang bagi berbagai moda transportasi. Padatnya aktifitas keagamaan, aktifitas perekonomian dan aktifitas sosial masyarakat tersebut tidak diimbangi dengan kondisi fisik jalan sekumpul. Sebagian besar masyarakat yang melintas merasa kurang nyaman dikarenakan sempitnya jalan, kurang baiknya kualitas jalur pedestrian bahkan di beberapa tempat tidak terdapat jalur pedestrian di kedua bahu jalan, minimnya vegetasi rindang yang terdapat disepanjang jalan, tidak tertatanya area parkir untuk pelanggan toko di Jalan Sekumpul, khususnya yang terdapat di pasar Ridho, terdapat banyak saluran drainase yang masih belum memadai. Seperti yang diungkapkan wartaharian Banjarmasin Post 2014:

Hampir setiap hari warga di Sekumpul menggerutu setiap melintas dikawasan pasar sejumput (pasar ridho). Mereka menunggu belasan menit hanya untuk melintasi kawasan tersebut”.(Banjarmasin Post, 2014).



Gambar 4. Kondisi Koridor Sekumpul yang banyak lubang dan tidak rata(Sumber: dok. Pribadi 2017)

Keresahan warga tersebut mengindikasikan bahwa jalan sekumpul masih kurang nyaman untuk dilalui berbagai moda transportasi. Terlebih bagi pejalan kaki, lanjut usia dan kaum difabel. Kondisi jalur pedestrian yang ada ditambah

dengan banyaknya hambatan yang berasal dari PKL dan pedagang di sepanjang Jalan Sekumpul menimbulkan dampak yang cukup serius, karena sering kali pejalan kaki menggunakan jalan raya untuk melintas di jalan sekumpul. Dan hal tersebut dapat membahayakan pelaku pejalan kaki. Para pejalan kaki merasa tidak nyaman untuk melintas di jalan tersebut, mereka selalu khawatir akan terserempet kendaraan yang melintas sehingga mereka kurang menikmati perjalanan di jalan tersebut.

Aktifitas keagamaan, ekonomi dan sosial yang terdapat pada Jalan Sekumpul ini seharusnya menjadi potensi besar dalam perkembangan jalan tersebut. Terlebih apabila adanya penataan dan pendekatan yang tepat dan relevan terhadap Jalan Sekumpul. Dan tentunya hal tersebut harus didukung dengan adanya kondisi fisik jalan yang baik sehingga potensi-potensi yang telah dipaparkan tersebut dapat dimanfaatkan secara optimal. Oleh karena itu perlu adanya penataan jalan dengan pendekatan yang menekankan pada livabilitas Jalan Sekumpul, baik itu moda kendaraan bermotor, tidak bermotor, pejalan kaki, lanjut usia maupun kaum difabel serta desain koridor yang dapat menampung jamaah haul Guru Sekumpul yang dilaksanakan disetiap tahunnya. Dengan demikian diharapkan penataan koridor Sekumpul ini dapat mengoptimalkan potensi kegiatan keagamaan, ekonomi dan sosial yang dimiliki koridor.

## **1.2.Rumusan Masalah**

Dari pemaparan latar belakang koridor kawasan wisata religi Sekumpul Martapura diatas maka dapat diketahui koridor Sekumpul ini masih belum mengoptimalkan potensi-potensi kekayaan aktifitas yang menjadi ke-khas-an koridor tersebut sebagai koridor kawasan wisata religi. Kondisi fisik koridor dinilai masih belum siap dengan berbagai potensi aktifitas keagamaan, ekonomi dan sosial yang menjadi keunikan koridor tersebut yang dampaknya antara lain terjadi kemacetan jalan yang parah, kesemrawutan jalan yang disebabkan tidak adanya pengaturan jalan yang baik, desain fisik koridor yang tidak seimbang dengan kebutuhan masyarakat, juga kurangnya tingkat kenyamanan jalan yang dapat terlihat dari minimnya minat pejalan kaki untuk mengakses jalan tersebut. Sehingga dapat disimpulkan permasalahan penelitian di koridor sekumpul ini adalah koridor Sekumpul belum memiliki suatu konsep penataan koridor khusus untuk kawasan

wisata religi Sekumpul Martapura yang nyaman, aman, dapat mengakomodasi seluruh pengguna jalan serta dapat menampung kapasitas jemaah haul Guru Sekumpul. Oleh karena itu diperlukan pendekatan perancangan yang mempertimbangkan kenyamanan dan keamanan dan dapat mengakomodasi seluruh pengguna jalan serta dapat menampung kapasitas jemaah haul Guru Sekumpul. Dari permasalahan penelitian tersebut maka didapat pertanyaan penelitian antara lain:

1. Bagaimana karakteristik fisik dan non-fisik (kegiatan keagamaan, kegiatan ekonomi dan sosial) koridor kawasan wisata religi sekumpul?
2. Bagaimana kriteria penataan koridor yang lebih nyaman dan aman, serta dapat mengakomodasi seluruh pengguna jalan sehingga dapat mendukung kawasan tersebut sebagai kawasan wisata religi?
3. Bagaimana desain skematik koridor yang lebih nyaman dan aman, serta dapat mengakomodasi seluruh pengguna jalan sehingga dapat mendukung kawasan tersebut sebagai kawasan wisata religi?

### **1.3. Tujuan dan sasaran Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan konsep penataan koridor jalan sekumpul yang nyaman, dapat mengakomodasi seluruh pengguna jalan serta dapat mendukung kawasan tersebut sebagai kawasan peruntukan budaya dan cagar budaya. Dengan sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan aspek fisik dan non-fisik (aktifitas keagamaan, ekonomi, dan sosial) koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura yang dapat mempengaruhi ketidaknyamanan pengguna koridor.
2. Menyusun kriteria dan konsep penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura melalui pendekatan keamanan, kenyamanan jalan, aksesibel bagi semua pengguna jalan serta dapat menampung kapasitas jemaah haul Guru Sekumpul.
3. Membuat desain skematik penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura melalui pendekatan keamanan, kenyamanan, aksesibel bagi semua pengguna jalan serta dapat menampung kapasitas jemaah haul Guru Sekumpul.

## 1.4. Batasan dan Ruang Lingkup Penelitian

### 1.4.1. Batasan wilayah studi

Wilayah studi adalah koridor di sepanjang jalan Sekumpul Martapura sampai dengan pertigaan sekumpul dalam dengan batas-batas 1 blok bangunan ( $\pm 100$  meter dari as jalan) dari setiap sisi bahu jalan. Dalam hal ini pembatas koridor yang dimaksud adalah elemen bangunan pelingkup koridor disisi kiri dan sisi kanan koridor kawasan.



Gambar 5. Batasan Wilayah studi (Sumber: Google Map diakses tahun 2017)

### 1.4.2. Lingkup aspek kajian

Lingkup aspek kajian mencakup beberapa teori / kajian yang terkait dengan maksud dan tujuan studi, adalah sebagai berikut:

1. Kajian tentang penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul Martapura dalam bidang ilmu perancangan kota.
2. Penelitian ini termasuk dalam lingkup environmental behavior study karena dalam penelitian ini mengungkap persepsi masyarakat terhadap lingkungannya yang dalam konteks penelitian ini bagaimana masyarakat mempersepsikan keamanan dan kenyamanan lingkungannya.

## 1.5. Manfaat Penelitian

### 1.5.1. Manfaat teoritis

Secara teoritis manfaat penelitian ini memberi masukan pengetahuan dalam bidang ilmu perancangan kota khususnya dalam penataan koridor kawasan wisata religi dengan pendekatan *livable street*.

### 1.5.2. Manfaat praktisi

Adapun hasil dalam penelitian ini adalah kriteria penataan, konsep dan desain skematik yang sesuai dengan kebutuhan dalam penataan koridor di kawasan

Sekumpul Martapura melalui pendekatan *livable street*. Dan menjadi masukan kepada pemerintah daerah setempat untuk menataan kembali kawasan penelitian dengan pendekatan yang aman, nyaman dan aksesible bagi semua moda transportasi dan dapat menampung kapasitas jamaah haul Guru Sekumpul.



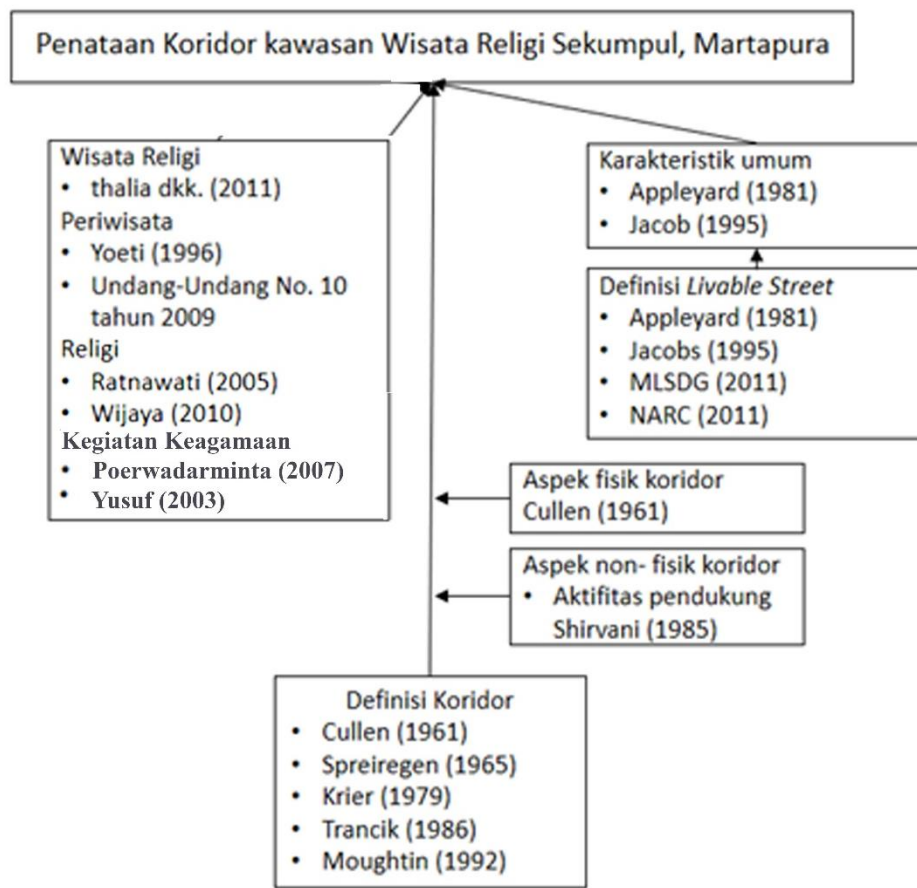
## BAB 2

### KAJIAN PUSTAKA

Pada bab sebelumnya menjelaskan mengenai latar belakang dan rumusan masalah yang terjadi di kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura. Serta menyampaikan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini. Pada bab ini akan menjelaskan mengenai tinjauan pustaka atau kajian pustaka yang berkaitan dengan judul penelitian yang dapat membantu proses penelitian dan perancangan dalam hal kepastakaan. Jika dilihat dari tujuannya maka kata kunci utama yang terkandung dalam penelitian ini adalah koridor sebagai objek yang diteliti, kegiatan wisata religi sebagai aspek yang mempengaruhinya, dan konsep livable street sebagai pendekatan yang relevan terhadap penelitian ini. Ketiga kata kunci tersebut merupakan kajian pokok dari bab ini. Kajian yang dimaksud adalah kumpulan dari pemahaman atau definisi dan teori-teori yang berkenaan dengan pokok bahasan penelitian. Pemahaman dan teori-teori tersebut digunakan sebagai dasar acuan untuk mencapai tujuan penelitian. Kemudian setelah teori-teori tersebut tersusun dengan baik, akan dilakukan pengkajian dan sintesa teori sehingga menghasilkan karakteristik koridor yang sesuai dengan pendekatan yang relevan.

Sebelum masuk pada bab kajian teori ini, alangkah baiknya apabila dirumuskan teori-teori yang akan dikaji terlebih dahulu, sehingga dapat diketahui dengan jelas mengenai runtutan teori yang akan digunakan dalam mencapai tujuan penelitian. Rumusan teori ini juga bertujuan sebagai batasan kajian teori agar kajian yang dikaji tidak meluas dan juga untuk menghindari terjadinya teori-teori yang berulang atau menumpuk. Untuk mencapai tujuan tersebut maka dibuatlah *famili tree of theory* yaitu diagram yang menggambarkan tentang susunan teori untuk mencapai tujuan penelitian. Dari diagram ini kemudian dapat diketahui akar teori dan beberapa teori-teori penting pendukung yang relevan dengan tujuan penelitian. Diagram teori tersebut adalah hasil dari penjabaran topik penelitian, yaitu sebagai berikut:





Gambar 6. Diagram teori (Family tree of theory)

## 2.1. Koridor

Menurut Cullen (1961) Koridor adalah elemen kota yang dapat mempengaruhi emosi atau perasaan seseorang yang melewatinya melalui seri visual yang terbentuk. Kemudian Spreiregen (1965, dalam Fardilla 2012) berpendapat secara lebih terperinci yaitu koridor merupakan bagian dari *urban space* yang berbentuk linier, tertutup dikedua sisinya dengan karakter elemen yang mempersatukan. Elemen yang mempersatukan diantaranya yaitu dinding pada kedua sisinya. Sedangkan menurut Trancik (1986 dalam Fardilla, 2012) koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pepohonan) yang membentuk sebuah ruang. Biasanya pada sisi kiri dan sisi kanan koridor telah ditumbuhi deretan bangunan yang memanjang disepanjang ruas jalan tersebut. Yang mana kualitas jalan tersebut terbentuk dari kondisi bangunan disekitarnya (Moughtin, 1992). Koridor atau jalan ini berfungsi sebagai ruang pergerakan linier (mobilitas) suatu kota atau ruang dinamis perkotaan dan parkir yang pengaruh langsung terhadap

kualitas lingkungan, terdapat dua pengaruh koridor yang berdampak pada kualitas lingkungan yaitu kelangsungan aktivitas pengguna koridor dan kualitas visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota (Krier, 1979). Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk elemen fisik kota ini tidak akan lepas dari faktor-faktor yang ada dalam koridor seperti fasade, tapak, dan pedestrian way. Pemahaman mengenai definisi koridor dapat dilihat dalam tabel berikut:

**Table 1.** Pemahaman mengenai definisi koridor

| Definisi koridor  |   | Kesimpulan kajian  |
|-------------------|---|--|
| Cullen (1961)     | Koridor adalah elemen kota yang dapat mempengaruhi emosi atau perasaan seseorang yang melewatinya melalui seri visual yang terbentuk.   | Koridor dapat mempengaruhi emosi seseorang yang melewatinya.                                     |
| Spreiregen (1965) | Koridor merupakan bagian dari <i>urban space</i> yang berbentuk linier, yang dikedua sisinya tertutup oleh elemen dinding.  | Koridor adalah elemen ruang kota yang berbentuk linier yang kedua sisinya tertutup oleh dinding. |
| Krier (1979)      | Fungsi koridor adalah sebagai ruang pergerakan linier suatu kota atau ruang dinamis perkotaan dan parkir. Koridor tersebut berpengaruh pada kelangsungan aktifitas pengguna dan kualitas visual struktur dan bentuk fisik kota. | Koridor berfungsi sebagai ruang pergerakan linier suatu kota.                                    |
| Trancik (1986)    | Koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pepohonan) yang membentuk sebuah ruang.  | Koridor terbentuk dari dua deretan massa (bangunan dan pepohonan)                                |
| Moughtin (1992)   | Biasanya pada sisi kiri dan sisi kanan koridor telah ditumbuhi deretan bangunan yang memanjang disepanjang ruas jalan tersebut. Yang mana kualitas jalan tersebut terbentuk dari kondisi bangunan disekitarnya.                 | Bangunan disekitar koridor dapat mempengaruhi kualitas koridor.                                  |

(Kajian Pustaka, 2017)

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa koridor adalah bagian dari ruang kota yang dapat berupa jalan atau lorong atau gang berbentuk linier dan dikedua sisinya terdapat deretan massa (bangunan atau pepohonan) yang berfungsi sebagai ruang pergerakan linier di suatu kota. kualitas koridor dipengaruhi aspek fisik maupun aspek non-fisik pembentuknya, misalnya oleh bangunan yang terdapat disekitarnya dan juga koridor mampu mempengaruhi emosi atau perasaan seseorang yang melintasinya melalui bentukan seri visual koridor yang lalui oleh pengamat. Emosi atau perasaan tersebut misalnya seperti senang, takut, sedih, mencekam, menenangkan dan lain sebagainya.

Menurut Cullen (1961, disarikan dalam Dipta, 2015) standar kualitas koridor dapat dinilai berdasarkan konten koridor. Konten koridor tersebut yaitu:

1. Immediacy

Kesiapan suatu koridor terhadap kemungkinan-kemungkinan yang terjadi di jalanan.

2. Intricacy

Detail koridor yang dapat memperkuat identitas koridor namun masih bisa dinikmati oleh manusia yang melintas.

3. Intimacy

Suatu keintiman elemen fisik koridor yang menyebabkan keakraban ruang.

4. Occupied territory

Elemen-elemen jalan (*street furniture*) yang memberikan kesan akrab pada pengguna jalan.

5. Foils

Integrasi yang baik antar elemen koridor yang heterogen.

#### 2.1.1. Aspek Fisik Pembentuk Koridor

Koridor adalah hal pertama yang orang nilai ketika mengunjungi suatu kawasan atau kota. Bagaimana persepsi seseorang mengenai sebuah kota tergantung dari bagaimana sebuah kota tersebut mempresentasikan identitas mereka melalui koridor. Hal-hal yang menjadi aspek fisik pembentuk koridor tersebut dapat menjadi sebuah gambaran atau identitas suatu kota.

Pada prinsipnya aspek fisik pembentuk koridor terdiri dari elemen-elemen sebagai berikut:

1. Elemen vertikal koridor

Elemen vertikal koridor yaitu ketinggian bangunan (dinding dan atap) dan pepohonan disepanjang koridor.

2. Elemen horisontal koridor

Elemen horisontal koridor yaitu yang menyangkut garis sempadan bangunan, garis sempadan jalan (lebar dan panjang jalan), dan elemen-elemen pendukung jalan (*street furniture*)

*Street Furniture* atau yang sering disebut “perabotan jalan” merupakan salah satu elemen pendukung kegiatan pada suatu ruang publik berupa ruas

jalan yang akan memperkuat karakter suatu blok perancangan yang lebih besar. (Permen PU no 6 tahun 2007). Jenis street furniture itu sendiri harus memerlukan pendekatan secara optimal terhadap eksisting yang diteliti. Perabot/perlengkapan jalan (street furniture) harus saling terintegrasi dengan elemen wajah jalan lainnya untuk menghindari ketidakteraturan dan ketidakterpaduan lingkungan. Terdapat beberapa bentuk street furniture, antara lain lampu jalan, rambu jalan, halte, pot bunga, tempat duduk, peta orientasi, papan berisi penjelasan rute kendaraan umum, pagar pembatas jalan, bahkan tempat sampah, dan lain sebagainya.

### 3. Elemen visual koridor

Gaya dan bentuk arsitektur, gaya dan bentuk arsitektur yang dimaksud disini adalah langgam bangunan atau fasade bangunan yang ada di kawasan tertentu.

- a. Skala, skala merupakan perbandingan antara jarak pandang pengamat dengan luas ruang keberadaan pengamat.
- b. Material
- c. Tekstur
- d. Warna
- e. Karakter
- f. Vegetasi

#### 2.1.2. Aspek Non-Fisik Koridor

Aspek non-fisik koridor atau aktifitas yang terjadi dapat dipengaruhi oleh aspek ekonomi, sosial dan budaya setempat. Aspek non-fisik tersebut yang menciptakan terjadinya aktifitas penunjang di kawasan tersebut. Menurut Shirvani (1985), aktifitas penunjang disebabkan oleh adanya keterkaitan hubungan antara fasilitas ruang-ruang umum kota dengan seluruh kegiatan yang menyangkut penggunaan ruang kota. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang umum tersebut bersifat saling mengisi dan melengkapi dengan tujuan menciptakan kehidupan kota. *Activity Support* dapat berperan sebagai komunitas agar dapat menciptakan dialog atau kualitas ruang kota yang kontinu antara fungsi kegiatan satu dengan yang lainnya, elemen ini juga sekaligus dapat membentuk *image* kawasan yang lebih spesifik.

Bentuk lokasi suatu kawasan tertentu akan menciptakan karakter aktifitas yang khas.

Menurut Gehl (1980) aktifitas diruang publik terbagi menjadi tiga tipe yaitu *necessary activities*, *optional activities*, dan *social activities*. *Necessary activities* adalah aktifitas yang bersifat wajib untuk dilakukan partisipan seperti bekerja, sekolah, berbelanja, dan semua aktifitas yang pada umumnya dilakukan rutin setiap hari disepanjang tahun. Aktifitas ini cenderung di lakukan dengan berjalan kaki. Karena aktifitas ini bersifat wajib dan harus dilakukan oleh partisipan setiap hari disepanjang tahun, partisipan tidak memiliki pilihan, sehingga aktifitas ini kurang terpengaruh oleh kondisi fisik ruang luar. Kemudian *optional activities* adalah aktifitas yang dilakukan partisipan apabila waktu dan tempat memungkinkan. Misalnya berjalan untuk mencari udara segar. Sehingga kondisi fisik lingkungan sangat mempengaruhi terjadinya aktifitas ini. Kemudian *Sosial activities* adalah semua aktifitas yang berhubungan dengan orang lain di ruang luar. Misalnya anak-anak yang sedang bermain, saling sapa, bercengkrama, berbagai kegiatan bersama, dan juga kontak pasif seperti melihat dan mendengarkan orang lain.

**Table 2.** Hubungan antara aktifitas dan kondisi fisik lingkungan

|   | Quality of the physical enviroment |      |
|---|------------------------------------|------|
|   | Poor                               | Good |
| Necessary activities                          | ●                                  | ●    |
| Optional activities                           | •                                  | ●    |
| "Resultant" activities<br>(Social activities) | •                                  | ●    |

(Gehl, 1980)

Tabel diatas menunjukkan hubungan antara aktifitas dan kondisi fisik lingkungan yang mana pada *necessary activities*, kondisi lingkungan kurang mempengaruhi aktifitasnya, adapun *optional activities* yang sangat dipengaruhi oleh kondisi ruang luar lingkungan seperti iklim, dan lain lain. Kemudian *social*

activities yang cukup terpengaruh dengan kondisi lingkungan namun tidak sepenuhnya.

## **2.2. Wisata Religi**

Di Indonesia fenomena wisata religi cenderung kepada wisata yang bersifat keagamaan, hal ini sesuai dengan pendapat thalia dkk. (2011, dalam Sudiaryandari, dkk. 2016) yaitu wisata religi merupakan suatu kegiatan perjalanan sementara yang dilakukan secara sukarela untuk mendapatkan pengalaman spiritual dengan mengunjungi tempat-tempat yang bernilai religi seperti makam atau tempat-tempat yang disucikan.

### **2.2.1. Definisi Wisata**

Secara umum pariwisata adalah kegiatan rekreasi keluar domisili untuk melepas kepenatan dari aktifitas harian atau rutinitas sehingga mendapatkan suasana baru. Di Indonesia sendiri, pariwisata sudah menjadi kebutuhan dasar masyarakat yang tujuannya bukan untuk mencari nafkah, pendapatan, atau penghidupan di daerah lain. Menurut Undang-Undang No. 10 tahun 2009 pasal 1 butir 3 yang dimaksud dengan pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Selain itu pengertian kepariwisataan menurut Undang-Undang No. 10 tahun 2009 pasal 1 angka 4 adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi dan multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara, serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, pemerintah pusat, pemerintah daerah dan pengusaha.

Menurut Yoeti (1996) pariwisata adalah suatu perjalanan yang bukan bertujuan untuk mencari nafkah di tempat tujuan yang dikunjungi, perjalanan ini hanya dilakukan sementara waktu yang diselenggarakan dari suatu tempat ketempat yang lain.

Jadi pariwisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan manusia ke daerah yang bukan tempat tinggalnya dan bertujuan untuk melepas kepenatan dari rutinitas harian sehingga mendapatkan suasana baru. Dan bukan untuk mencari nafkah ke tempat yang dikunjungi, dan didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan yang

disediakan oleh masyarakat setempat, pengusaha, pemerintah dan pemerintah daerah.

### 2.2.2. Definisi Religi

Religi berasal dari bahasa latin yaitu *relegere* yang mengandung arti mengumpulkan atau membaca. Pengertian tersebut sesuai dengan esensi agama yang mengandung kumpulan cara-cara pengabdian kepada Tuhan yang terkumpul dalam kitab suci yang harus dibaca. Menurut *the world dictionary*, kata *religioucity* berarti perasaan yang mendalam yang bersifat keagamaan. Secara luasnya religi ini lebih mengarah pada masalah personalitas dan bersifat dinamis karena lebih menonjokan eksistensinya sebagai manusia yang menghamba.

Ratnawati (2005, dalam Noma, 2014) mengemukakan bahwa religiusitas berkaitan dengan kebebasan seseorang untuk menjaga kualitas keagamaannya. Sedangkan menurut Mangun Wijaya (2010, dalam Noma, 2014) mengatakan bahwa religiusitas bersifat mengatasi lebih dalam dan lebih luas dari agama yang nampak, formal dan resmi.

Jadi yang dimaksud dengan pemahaman tentang religi adalah cara-cara pengabdian terhadap Tuhan yang tertera dalam kitab suci dan dalam pelaksanaannya tergantung masing-masing individu yang berkaitan untuk menjaga kualitas keagamaannya yang bersifat lebih luas dari agama yang nampak, formal dan resmi.

Di Indonesia wisata religi sangat digemari oleh masyarakat, wisata religi seakan akan sudah menjadi kebutuhan lahiriyah setiap individu yang memposisikan dirinya sebagai manusia yang menghamba kepada Tuhan. Dalam aktifitas wisata religi ini pun orang yang melaksanakannya lebih pada memperkaya spiritualnya dan juga memperkaya ilmu agama nya. Sehingga pada kawasan wisata religi diperlukan suasana yang dapat mendukung pengunjung untuk mengisi kebutuhan lahiriyahnya. Kenyamanan pengunjung dalam memperdalam kualitas agamanya pun perlu ditunjang dengan fasilitas yang memadai dengan perancangan yang nyaman dan aman.

### 2.2.3. Definisi kegiatan keagamaan

Menurut poerwadarminta (2007), kegiatan adalah aktivitas atau kesibukan sedangkan keagamaan terdiri dari kata agama yang artinya segenap kepercayaan

kepada Tuhan serta dengan ajaran kebaktian dan kewajiban yang berkaitan dengan kepercayaan tersebut. Agama dapat dipahami dengan ketetapan Tuhan yang dapat diterima oleh akal sehat sebagai pandangan hidup untuk kebahagiaan dunia dan akhirat.

Dalam Yusuf (2003) Harun Nasution menyatakan bahwa secara etimologis kata agama berasal dari bahasa Sanskrit yang terdiri dari kata “a” berarti “tidak” dan “gam” yang berarti “pergi”. Yang jika secara harfiah digabungkan menjadi tidak pergi, tetap ditempat, langgeng, dan abadi yang diwariskan secara terus menerus dari satu generasi ke generasi selanjutnya.

Sedangkan pengertian agama menurut Islam terdapat istilah bahasa Arab “dien” yang berasal dari kata “daana yadiinu” yang dapat memiliki arti ketaatan, cara atau adat, ketundukan, dan mengesakan Tuhan. Sehingga agama secara mendasar dan umum dapat didefinisikan sebagai seperangkat aturan dan peraturan yang mengatur keterhubungan manusia dengan dunia gaib, khususnya dengan Tuhannya, mengatur manusia dengan manusia lainnya dan mengatur manusia dengan lingkungannya. Bentuk-bentuk ketaatan tersebut dapat berupa pelaksanaan kewajiban-kewajiban agama seperti shalat, puasa, zakat, berakhlak baik sesama dan lain sebagainya.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa kegiatan keagamaan dalam Islam adalah segala kegiatan yang dilakukan sebagai bentuk ketaatan, atau pengabdian dalam mengesakan Tuhan.

### **2.3. Konsep livable street**

Konsep *livable street* adalah konsep sering digunakan sebagai landasan penataan ruang jalan atau koridor dikarenakan pendekatan tersebut dapat diaplikasikan dan cukup relevan dengan kondisi eksisting jalan yang akan ditata. Terdapat banyak aspek yang dipertimbangkan dalam penataan dengan pendekatan *livable street* yang akan dijelaskan pada subbab berikut ini.

#### **2.3.1. Definisi livable street**

Penggunaan istilah *livable street* ada sejak Appleyard (1981) memasukkan gagasan mengenai *livable street* pada tahun 1981, gagasan tentang jalan-jalan yang ditinggali semakin banyak mendapat perhatian, dan banyak penelitian yang mencoba untuk menggambarkan karakteristik yang ideal untuk jalan. Appleyard



sendiri menulis bahwa jalan yang ideal harus aman, sehat, hijau, memiliki suasana yang menyenangkan, keterlibatan masyarakat setempat, menjadi tempat untuk anak-anak bermain dan belajar, dan juga memiliki kualitas yang unik sehingga memiliki identitas tersendiri yang khas.

*Livable street* menurut Appleyard adalah konsep daya hidup jalan menekankan pada jalan yang membutuhkan penerapan *trafict calm* agar jalan tersebut dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penggunanya. Menurut Jacobs (1999) dalam bukunya *great street*, jika ditinjau dari aspek jalan sebagai ruang publik, *livable street* merupakan suatu jalan yang dirancang untuk dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi seluruh pengguna baik itu kendaraan bermotor, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas, angkutan umum bahkan pengendara sepeda. Dalam Missouri *livable street design guideline* (2011), konsep *livable street* adalah suatu konsep yang terbilang baru yang berfokus pada penyediaan fasilitas transportasi di koridor khususnya untuk kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki. Mereka juga menyebut *livable street* adalah *complete street* yang menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki, yang disesuaikan dengan lingkungan binaan. Jalan yang dilalui juga harus sesuai dengan *universal guidelines* dalam pertimbangan pengguna dengan alat bantu untuk dapat melintasi jalan tersebut. Jalan yang *livable* juga mempertimbangkan semua pengguna jalan baik itu pengguna sepeda, angkutan umum, kendaraan bermotor pribadi, berjalan maupun beroda.

**Table 3.** Pemahaman mengenai definisi *Livable street*

| Definisi Livable Street                                |   | Kesimpulan kajian   |
|--|---|---|
| Appleyard (1981)                                       | Konsep daya hidup jalan menekankan pada jalan yang membutuhkan penerapan <i>trafict calm</i> agar jalan tersebut dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penggunanya.   | Jalan yang memiliki daya hidup adalah jalan aman, nyaman, sehat, hijau, unik, menyenangkan, dan dapat menjadi ruang interaksi sosial bagi masyarakat. |
| Jacobs (1999)  | Merupakan suatu jalan yang dirancang untuk dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi seluruh pengguna baik itu kendaraan bermotor, angkutan umum, pengendara sepeda, pejalan kaki bahkan bagi penyandang disabilitas. | Jalan yang <i>livable</i> adalah jalan yang mendukung kenyamanan dan keamanan semua pengguna jalan.   |
| Missouri <i>livable street design guideline</i> (2011) | Konsep <i>livable street</i> adalah <i>complete street</i> yang menyediakan jalur pedestrian,   | <i>Livable street</i> adalah konsep yang mempertimbangkan semua pengguna jalan.   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | yang disesuaikan dengan lingkungan binaan. |  |
|--|--|--|

Dari Tabel diatas dapat disimpulkan bahwa konsep *Livable street* adalah konsep jalan yang memiliki daya hidup, keamanan, kenyamanan, kesehatan lingkungan, memiliki keunikan identitas, memiliki penghijauan, menyenangkan, dapat menjadi ruang interaksi sosial bagi masyarakat baik itu pejalan kaki, penyandang disabel, kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan angkutan umum.

Dalam prakteknya, *livable street* diartikan sebagai upaya untuk lebih mengintegrasikan kebutuhan pejalan kaki dan mewujudkan tujuan pembangunan wilayah penataan jalan. Selain itu, untuk meningkatkan kualitas pejalan kaki *livable street* diharapkan dapat menyediakan jaringan trotoar secara terus menerus, menggabungkan fitur desain dan meminimalkan dampak negatif dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki atau yang dikenal sebagai *traffic calm*.

### 2.3.2. Prinsip penerapan *livable street*

Menurut National Association of Regional Council (2011) dalam prinsip penerapannya *Livable street* memiliki enam prinsip, yaitu:

1. Menyediakan lebih banyak pilihan transportasi.

Dengan tersedianya banyak pilihan transportasi yang jelas maka semakin sedikit penggunaan kendaraan pribadi yang digunakan dengan demikian semakin berkurang konflik yang menjadi penyebab kemacetan jalan.

2. Menyediakan perumahan yang terjangkau.

Ketika tersedianya perumahan yang terjangkau maka dengan begitu seluruh lapisan masyarakat dapat memiliki rumah sendiri dengan mudah sehingga terjadi peningkatan kualitas hidup masyarakat dengan merata.

3. Meningkatkan daya saing ekonomi.

Dengan meningkatnya daya saing ekonomi hal ini diharapkan menjadi pemacu kemajuan ekonomi masyarakat setempat. Karena semakin banyaknya wisatawan yang datang berkunjung maka semakin besar pula peluang bisnis dalam upaya peningkatan ekonomi masyarakat setempat.

4. Mendukung kegiatan masyarakat setempat.

Didukungnya kegiatan masyarakat setempat berdampak pada hubungan timbal balik yang bersifat positif yang mana dapat menciptakan suasana lingkungan yang lebih kondusif dan nyaman.

5. Koordinasi kebijakan pemerintah dan investasi.

Kawasan yang terkoordinasi langsung oleh kebijakan pemerintah pusat menjadikan kawasan tersebut sebagai ladang investasi bagi investor.

6. Masyarakat dan lingkungan yang berharga.

Dengan kondisi jalan yang memiliki daya hidup dapat meningkatkan nilai lingkungan dan masyarakat setempat, baik itu kesehatan, sosial, budaya, ekologi dan ekonomi masyarakat setempat.

Menurut Missouri *livable street* terdapat banyak manfaat yang didapat dengan menggabungkan konsep-konsep *livable streets*. yaitu:

1. Dengan selalu menyediakan kebutuhan semua pengguna jalan. Upaya ini dapat mengurangi kecelakaan, mengurangi kebutuhan akan proyek retrofit. Dengan merancang dengan kecepatan rendah, jalan dibuat lebih aman bagi kendaraan bermotor yang berada di dalam maupun di luar kendaraan bermotor.
2. Dengan membuat jalan-jalan yang layak bagi pejalan kaki, bersepeda, dan kursi roda, jalan-jalan yang layak dapat menciptakan lingkungan di mana orang memilih menggunakan moda ini untuk pleasure dan rekreasi.
3. Pengguna angkutan umum juga mendapatkan keuntungan dari keamanan dan kemudahan yang dapat diberikan bila kebutuhan mereka diakomodasi.
4. Jalan Ramah Lingkungan adalah tempat yang mendukung aktivitas komersial dan mungkin tujuannya sesuai dengan keinginan mereka sendiri.
5. Berjalan kaki, bersepeda, dan transit lebih aman, lebih nyaman, dan nyaman dapat menarik lebih banyak orang ke mode tersebut dan berpotensi mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor pribadi, terutama untuk perjalanan di lingkungan sekitar.

### 2.3.3. Karakteristik livable Street

Menurut Appleyard (1981, dalam Yulanda, 2015) *livable street* memiliki 6 karakternya terhadap ruang jalan, yaitu ruang jalan harus aman dan nyaman, jalan yang livabel memiliki lingkungan yang sehat (ecology street), ruang jalan sebagai ruang komunitas, jalan yang memiliki teritori yang ramah, jalan yang hijau dan menyenangkan, dan jalan yang unik sebagai jalan yang memiliki nilai sejarah. Berikut adalah penjelasan mengenai enam karakter *livable street*

Sejalan dengan Appleyard, jacobson juga mengusulkan enam karakter jalan yang baik yang merujuk kepada *livable street*, yaitu:

1. Jalan yang dapat menjadi tempat bagi orang-orang untuk menghabiskan waktu luang.
2. Memberikan kenyamanan fisik
3. Memiliki identitas yang unik
4. Memiliki kualitas yang baik
5. Adanya transparansi antara dalam bangunan dan ruang luar bangunan
6. Pemeliharaan yang baik dan konstruksi serta desain dengan kualitas yang baik.

Terdapat banyak kesamaan antara teori yang diungkapkan Jacobson dan juga Appleyard sehingga dapat disimpulkan karakteristik *livable street* tersebut sebagai berikut:

#### Safety and Comfort

##### a. Lalu Lintas

Menurut Appleyard jalan dikelompokkan kedalam empat karakteristik yaitu:

|                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| <i>Light street</i>      | 0-2000 kendaraan perhari        |
| <i>Medium street</i>     | 2000-10.000 kendaraan perhari   |
| <i>Heavy street</i>      | 10.000-20.000 kendaraan perhari |
| <i>Very heavy street</i> | diasas 20.000 kendaraan perhari |

*Light street* biasanya memiliki parkir pada 2 sisi sudut dan memiliki 2 jalur, jalan ini biasanya dihuni oleh single-family house dan rumah cople atau apartemen. Rata-rata memiliki set back 24 inc sudah termasuk pedestrian (rata-rata 9 inc), jalan ini memiliki pohon dipinggirnya, dan

juga memiliki swalayan. Beberapa rumah memiliki *bench* dan *sitting area* untuk fasilitas sosial. *Medium Street* memiliki karakteristik dengan *set back* yang lebih kecil yaitu 4 *feet* tetapi memiliki pedestrian yang lebar yaitu 15 *feet*. Jalan ini dekat dengan rumah cople dan apartement, biasanya jalan ini banyak memiliki blok dan sangat dekat dengan swalayan. *Heavy street* memiliki *set back* yang lebih kecil yaitu 60 persen dari garis blok rumah cople atau apartemen, memiliki trotoar yang lebih lebar dan 3-4 lajur. *Very heavy street* rata-rata memiliki trotoar dengan lebar 72 *feet* dan 5 dan 6 lajur. Dan *set back* 7 *feet*. Rata-rata kecepatan antara *medium street* dan *heavy street* sama karena tidak banyak parkir *on street* perblok (Appleyard, Donald, 1981).

*Light street* merupakan jalan yang lebih bersahabat, tenang, menyenangkan, dan bersih. *Medium street* digambarkan sebagai jalan yang padat lalu lintas, kotor dan banyak terdapat permasalahan pada parkir. Sedangkan *Heavy* dan *very heavy street* yang paling banyak jadi perhatian di masyarakat, yaitu yang mengacu pada kebisingan, polusi dan berbahaya untuk pejalan kaki (Appleyard, 1981).

Menurut Appleyard jalan yang aman memiliki dua fungsi utama yaitu:

- Dapat mengontrol kebiasaan pengguna jalan, ada beberapa sub aspek yang dapat mengontrol volume lalu lintas, komposisi, dan kebiasaan pengguna jalan yaitu, Bentuk jalan (menikung atau lurus), *Street furniture* (penanda jalan, rambu-rambu jalan, lampu jalan dll.), Kemiringan jalan, Lebar jalan, Jalur pedestrian, Zebra cross, Garis jalan, Landscape, dan aspek lainnya yang dapat mempengaruhi identitas jalan.
- Melindungi pengguna dari berbagai bahaya dan dampak negatif dari polusi yang diciptakan jalan. Polusi yang diciptakan jalan (kebisingan, getaran dan polusi), dapat merubah karakteristik dari lingkungan jalan. Beberapa aspek tersebut yaitu bertambahnya kemiringan jalan yang membuat bertambahnya kecepatan pada kendaraan yang turun dari permukaan jalan yang lebih tinggi, kebisingan, getaran, dan polusi udara.

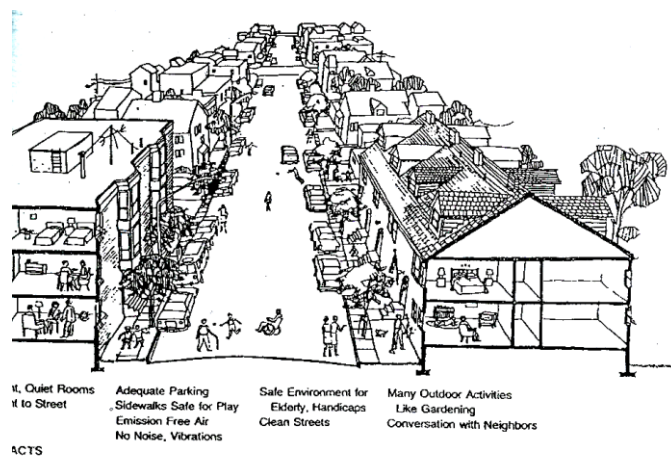
### b. Pejalan Kaki

Agar dapat menciptakan jalan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki, perlu diperhatikan beberapa sub aspek yang dapat menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki, yaitu:

- Tidak ada pengendara motor yang ugal-ugalan di jalan tempat masyarakat beraktivitas.
- Tidak hanya orang dewasa yang dapat melintas dengan aman dan nyaman di jalan tersebut, namun anak-anak juga harus bisa berjalan atau sepeda dengan aman dan nyaman pada jalan tersebut,
- Terdapat halte angkutan umum, keempat terdapat playground, dan parkir untuk para pengunjung. Pengendara mobil, mobil antar-jemput, dan kendaraan lainnya harus memahami akan area teritori bagi pejalan kaki.

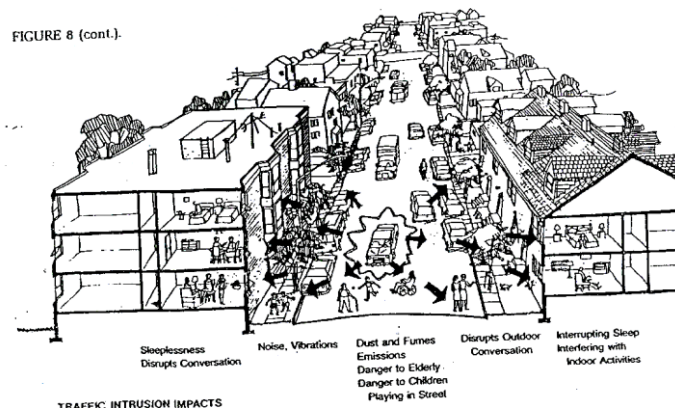
### Healthy Streets

Lingkungan jalan tidak boleh ribut atau ada getaran pada lalu lintas. Masyarakat setempat dapat beristirahat dengan tenang. tidak terdapat polusi. Kemudian lingkungan jalan harus memiliki area untuk bersosialisai.



Gambar 7. Kehidupan jalan yang ekologis (Appleyard, 1981)

Gambar 7. menunjukkan jalan yang tenang dan menyenangkan dimana masyarakat dapat menggunakannya untuk berbagai aktivitas, gambar tersebut juga menunjukkan apa yang terjadi di jalan ketika lalu lintas itu dimulai. Banyak faktor yang mempengaruhi hal ini baik fisik maupun non-fisik.



Gambar 8. dampak kekacauan lalu lintas (Appleyard, 1981)

Pada gambar 8. menunjukkan jalan yang bising, padat, dan polusi, dimana terjadi kekacauan pada lingkungan lalu lintas tersebut.

Terdapat beberapa indikator yang dapat menunjukkan keberhasilan dalam peningkatan kesehatan masyarakat, yakni:

a. *Traffic volume*

volume kendaraan bermotor akan menurun apabila jumlah pedestrian, pesepeda, dan pengguna angkutan umum meningkat.

b. *Traffic Injuries*

Peningkatan volume pedestrian, pesepeda dan pengguna moda transportasi umum berdampak pada berkurangnya resiko akan kecelakaan lalu lintas.

c. *Vehicle speeds*

Dengan fokus pada pelebaran jalur pedestrian sehingga meningkatkan minat bagi pedestrian maka semakin menurun pula kecepatan kendaraan yang melintas, karena para pengemudi akan lebih hati-hati saat melintas di jalan tersebut.

d. *Noise and Air Polutions*

Menurunnya penggunaan kendaraan pribadi juga berdampak pada menurunnya kebisingan dan polusi udara yang dihasilkan dari kendaraan tersebut.

e. *Obesity*

semakin meningkatnya kecendrungan masyarakat untuk berjalan kaki, menggunakan sepeda dan transportasi umum sebagai moda transportasi juga semakin meningkatnya keaktifan fisik masyarakat yang hal tersebut dapat meningkatkan kesehatan dan mengurangi tingkat obesitas masyarakat.

#### social space

Jalan harus memiliki tempat yang menjadi ruang sosial, dimana masyarakat bisa dapat saling berinteraksi. Kemudian jalan tersebut harus bisa mewadahi segala aktivitas masyarakat. Sehingga di jalan tersebut masyarakat dapat menghabiskan waktu luang mereka dengan menyenangkan.

Intensitas interaksi sosial juga dapat meningkatkan keharmonisan antar individu masyarakat. Dan apabila telah terjadi interaksi sosial maka masyarakat akan lebih merasa bahwa mereka telah menjadi bagian dari lingkungan tersebut.

#### Neighborly territory

Jalan yang memiliki teritori yang ramah maksudnya adalah masyarakat merasa memiliki tempat tersebut (*sense of belonging*) dan masyarakat merasa terikat dengan tempat tersebut (*attachment to place*). Sehingga masyarakat dapat menjaga, mengelola dan mengawasi lingkungan tersebut secara mandiri.

#### Fun green street

Tidak hanya jalan yang dipenuhi vegetasi melainkan juga jalan yang atraktif dan menyenangkan, sehingga dengan jalan yang hijau dapat merubah kualitas fisik dari kota yang kaku dan orang akan senang untuk melintasi jalan tersebut. Jalan yang hijau juga menambah nilai kenyamanan bagi pengguna jalan yang melintas.

#### Unique

Dengan jalan yang memiliki keunikan tersendiri membuat masyarakat setempat bangga akan identitas jalan. Hal tersebut menjelaskan mengenai makna dari sebuah tempat atau koridor dalam perkotaan. Sebuah tempat atau koridor pasti memiliki gambaran tersendiri yang dibentuk oleh pola pikir masyarakat lokal maupun pengunjung yang mengunjungi tempat tersebut. Identitas ini terbentuk dari persepsi masing-masing manusia terhadap material tempat, kesan tempat, warna, pola, skala, hierarki, dll. Jalan harus memiliki identitas yang unik, agar jalan tersebut tidak hanya menjadi sebuah rute perjalanan, tetapi juga menjadi destinasi perjalanan.



## Transparency

Yang dimaksud dengan transparansi disini adalah adanya keterhubungan suasana baik itu di dalam maupun luar bangunan sehingga penghuni lingkungan lebih merasakan keberadaan lingkungan tersebut. Pada bangunan komersil, bangunan yang transparan dapat menarik minat pengunjung untuk masuk dan berbelanja.

## Maintenance and good quality of construction and design

Pemeliharaan fisik jalan sama pentingnya dengan aspek lainnya untuk jalan yang nyaman dan aman, pengguna jalan akan lebih memilih jalan dengan kualitas yang baik dibandingkan dengan jalan yang banyak lubang dan tidak terawat. Sehingga penting untuk tetap menjaga kebersihan, dan kualitas jalan.

Konsep penataan koridor dengan pendekatan *livable street* adalah konsep yang relevan dengan pemecahan masalah yang ada di koridor penataan kawasan wisata religi Sekumpul, dikarenakan pada rumusan masalah studi kasus penelitian terdapat aspek-aspek yang sesuai pemecahan masalahnya dengan konsep *livable street*. Yakni penekanan pada jalan yang aman dan nyaman bagi seluruh pengguna jalan baik itu penghuni dan pengunjung wisata religi dalam memperkaya nilai spiritualnya, dan juga diperlukannya jalan yang sehat bebas polusi yang dapat dirasakan penghuni maupun pengunjung kawasan wisata religi, kemudian terdapat area untuk bersosialisasi agar terciptanya komunikasi antara masyarakat setempat dan pengunjung kawasan, kemudian juga perlu adanya penghijauan jalan sehingga koridor kawasan semakin menarik dan menyenangkan, kemudian juga perlu adanya penataan yang bersifat memperkuat identitas koridor sehingga dapat memperkuat kekhasan identitas koridor sebagai kawasan wisata religi.

### 2.3.4. Partisipasi Masyarakat

Dalam penerapan konsep *livable street* keterlibatan masyarakat juga sangat mempengaruhi keputusan-keputusan yang akan diambil untuk menjadi pemecahan masalah yang akan diselesaikan.

Partisipasi masyarakat ini menjelaskan mengenai pendekatan pada proses komunikasi dua arah antara pemerintah dengan masyarakat setempat dalam penataan koridor kawasan. Menurut Isbandi (2007) partisipasi masyarakat adalah

keikutsertan masyarakat dalam proses pengidentifikasian masalah yang ada di masyarakat, pemilihan dan pengambilan keputusan tentang alternatif dan solusi untuk menangani masalah, pelaksanaan upaya mengatasi masalah, dan keterlibatan masyarakat dalam proses mengevaluasi perubahan yang terjadi. Partisipasi masyarakat ini juga untuk mengetahui hal-hal yang disenangi, yang tidak disenangi maupun usulan-usulan dari pemecahan masalah yang terdapat di lokasi eksisting oleh masyarakat setempat. Keterlibatan masyarakat ini menjadi elemen non-fisik yang penting dalam memantau kemajuan yang terjadi sehingga pemberdayaan masyarakat dilingkungan setempat menjadi meningkat.

Dalam mengambil keputusan atau solusi yang akan diimplementasikan pada penataan kawasan wisata religi keterlibatan masyarakat Sekumpul dan pengunjung kawasan wisata religi ini menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan keputusan.

## **2.4. Precedents**

Studi Precedent adalah studi yang dapat membantu proses perancangan dari konsep hingga rancangan akhir. Sehingga studi yang diambil adalah studi mengenai koridor yang memiliki relevansi terhadap kasus yang akan diteliti (Studi mengenai wisata religi dan livable street). Adapun studi precedent yang relevan terhadap penelitian ini adalah Kota Madinah sebagai pusat wisata religi umat muslim, Missouri livable street dan Tun Perak street sebagai precedent penerapan konsep livable street.

### **2.4.1. Madinah**

Sejak Nabi Muhammad saw. membawa ajaran islam 1400 tahun silam, kehidupan umat muslim menjadi semakin lebih baik, sehingga membuat umat muslim sangat memuliakan dan menghormati Baginda Nabi Muhammad saw. Bentuk dari penghormatan dan pemuliaan umat muslim terhadap Beliau, semenjak peninggalan Baginda Nabi Muhammad saw. umat muslim selalu berziarah ke makam Beliau. Dan Kota Madinah menjadi tempat persemayaman Baginda Nabi Muhammad saw. Di kota ini Masjid Nabawi menjadi penggerak utama kegiatan di Kota Madinah, segala yang ada disana selalu diperbaiki demi kenyamanan dan

kelancaran umat muslim untuk beribadah disana. Termasuk jalan-jalan yang terdapat dikota Madinah yang berdekatan dengan Masjid Nabawi.



Gambar 9. Jalan hussain bin Ali (<https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php>, diakses 14.06.2017).

Jalan Hussain bin Ali ini salah satu contoh dari banyak jalan yang terdapat disana. Kondisi jalan ini padat yang didominasi oleh orang yang melintas dari hotel ke masjid, pada jalan ini terdapat pasar dadakan yang hanya diperbolehkan setelah solat subuh hingga jam 7 pagi, dengan keberadaan pasar ini mengurangi terjadinya kelelahan saat melintasi jalan ini. Yang mana orang dapat beristirahat sejenak sembari membeli oleh-oleh untuk kerabat ditanah air.



Gambar 10. Kawasan Masjid Nabawi, Madinah. (<https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php>, diakses 14.06.2017).

Pada jalan-jalan yang sangat mendekati kawasan masjid, tidak terdapat mobil-mobil yang melintas kecuali mobil milik pemerintah arab saudi yang bertugas untuk mengawasi, dan menertibkan kawasan tersebut. Karena keamanan pejalan kaki sangat diutamakan di kawasan tersebut.

Pada studi kasus tersebut dapat disimpulkan bahwa dikawasan Masjid Nabawi pejalan kaki sangat diutamakan, fasilitasnya pun mendukung untuk pejalan kaki baik itu kenyamanan fisik jalannya maupun aktifitas yang terjadi disana. Terdapat beberapa jalan yang hanya boleh dilalui untuk pejalan kaki dan juga

terdapat kawasan yang dikhususkan untuk transit angkutan umum agar para pelancong dapat dengan mudah mengakses ke kawasan tersebut, sehingga tidak memerlukan kendaraan umum. Dan aktifitas yang terjadi di jalan tersebut tidak hanya untuk dilintasi saja namun juga dapat berbincang, belanja, istirahat, menikmati kuliner dan lain sebagainya. Hal ini salah satu keberhasilan penerapan *livable street*, yaitu dapat memperkaya aktifitas di jalan.

Meskipun begitu kurangnya vegetasi pada kawasan tersebut menjadi kelemahan yang terdapat di kawasan tersebut. Walau memang disana vegetasi sangat sulit bertahan di iklim yang sangat panas. Sehingga pada kawasan tersebut di musim panas sangat kurang nyaman.

#### 2.4.2. Missouri livable street

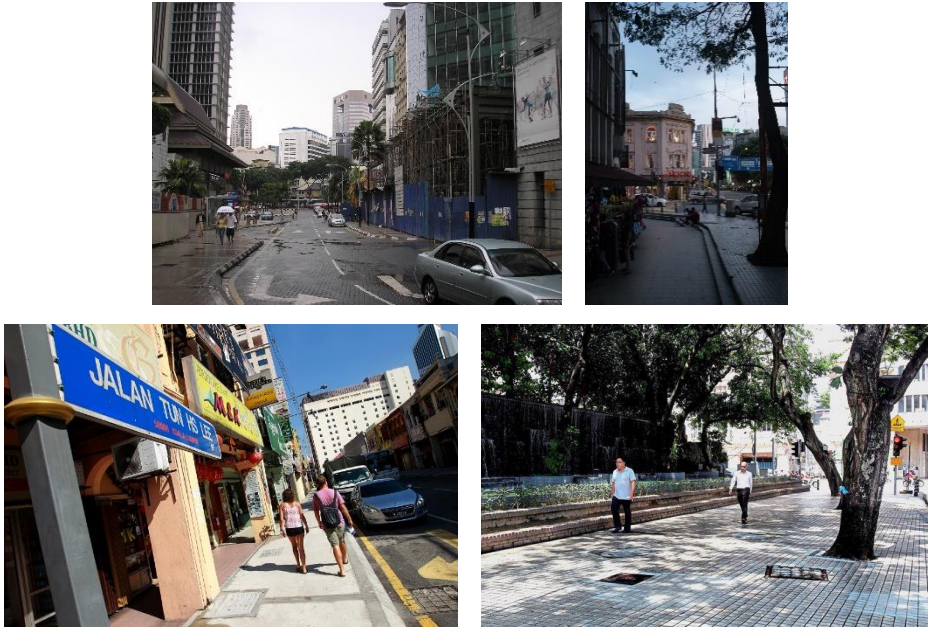
Pada mulanya di Missouri aktifitas moda transportasi tidak terlalu mengganggu karena 100 tahun yang lalu moda transportasi yang dipakai seperti berjalan kaki, kuda, dan gerobak, kemudian dengan berkembangnya kawasan ditahun 1950-an tersebut banyak desain-desain jalan konvensional yang pro-moda transportasi bermesin hal ini membuat jalan semakin tidak nyaman untuk dilalui, sehingga sama seperti orang amerika pada umumnya kemudian mereka juga menuntut kenyamanan para pejalan kaki dan kenyamanan lingkungannya dengan mengutamakan seluruh moda transportasi.



Gambar 11. Penerapan *livable street* pada jalan Missouri (Missouri *livable street*, 2011)

Dengan penerapan *livable street* tersebut, menjadikan kota mereka lebih nyaman untuk dilalui semua moda transportasi. Seluruh pengguna jalan baik itu pejalan kaki, pesepeda, transit dari angkutan umum. Lingkungannya pun menjadi lebih baik dan masyarakatnya lebih suka dan nyaman untuk tinggal disana.

#### 2.4.3. Tun Perak Street, Kuala Lumpur.



Gambar 12. Tun Perak street, Kuala Lumpur

Jalan Tun Perak adalah jalan utama di pusat kota Malaysia dan telah ditetapkan sebagai heritage street, Malaysia. Tun Perak ini adalah salah satu jalan tertua yang terdapat di pusat kota Kuala Lumpur yang pada mulanya jalan ini diberi nama Java Street dikarenakan pada mulanya jalan ini banyak dihuni oleh orang-orang melayu yang berasal dari Jawa dan Sumatra. Disepanjang jalan tun perak ini banyak terdapat bangunan bangunan penting seperti Mesjid Jamek LRT dan Menara UAB, Menara Maybank dan Kantor Survei Federasi Negara.

Pada jalan Tun Perak ini terdapat jalur pedestrian yang nyaman dan dengan vegetasi yang rindang. Dan di jalan ini terdapat akses menuju angkutan umum sehingga memudahkan pengunjung untuk mengakses kawasan heritage ini dari dalam maupun keluar kawasan.

#### 2.5. Sintesa kajian pustaka

Sintesa kajian pustaka ini digunakan sebagai arahan penelitian dan strategi untuk melakukan pendekatan terhadap permasalahan penelitian dan solusi yang ingin dicapai. Berdasarkan tinjauan pustaka di atas maka diketahui bahwa koridor adalah ruang kota yang dapat berupa jalan atau lorong atau gang berbentuk linier yang dikedua sisinya terdapat deretan massa (bangunan atau pepohonan) dan

berfungsi sebagai ruang pergerakan linier di suatu kota. Pembentuk kualitas koridor dipengaruhi oleh aspek fisik maupun non-fisik yang terdapat disekitarnya. Dalam penataan koridor kawasan wisata religi sekumpul pendekatan konsep yang relevan adalah konsep *livable street* konsep ini sangat sesuai dengan kondisi permasalahan yang ada. Yang dimaksud dengan konsep *livable street* ini adalah jalan yang memiliki daya hidup yang dapat mengakomodasi semua pengguna jalan baik itu kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, pejalan kaki maupun penyandang difabel, dan juga angkutan umum dan semua moda transportasi tersebut di integrasikan sehingga dapat menciptakan kenyamanan dan keamanan bagi seluruh pengguna koridor di kawasan Sekumpul. Konsep *livable street* ini memiliki 8 karakteristik yang ingin dituju yaitu *Safety and comfort*, *Healthy street*, *Social space*, Jalan memiliki teritori yang ramah, Jalan hijau yang menyenangkan, *Unique*, *Transparency*, Pemeliharaan yang baik dan konstruksi serta desain dengan kualitas yang baik.

**Table 4.** Sintesa kajian pustaka

| No. | Teori   | Definisi  | Kriteria Umum Penataan Koridor   |
|-----|---|---|--|
| 1.  | Koridor<br>Cullen (1961)<br>Spreiregen (1965)<br>Krier (1979)<br>Trancik (1986)<br>Moughtin (1992)<br>Shirvani (1985)<br>Isbandi (2007) | Koridor adalah jalan atau lorong atau gang berbentuk linier yang dikedua sisinya terdapat deretan massa (bangunan atau pepohonan) dan berfungsi sebagai ruang pergerakan linier suatu kota. kualitas koridor dipengaruhi oleh bangunan yang terdapat disekitarnya dan mampu mempengaruhi emosi orang yang melintasinya. | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koridor harus siap dengan segala kemungkinan yang akan terjadi.</li> <li>- Detail visual koridor harus bisadinikmati pengguna jalan.</li> <li>- Sebuah koridor harus familiar bagi penggunanya.</li> <li>- Furnitur jalan yang terdapat pada koridor harus familiar oleh pengguna jalan.</li> <li>- Koridor harus terhubung dengan luar kawasan.</li> </ul> |
| 2.  | Wisata Religi thalia dkk. (2011)<br>Undang-Undang No. 10 tahun 2009<br>Yoeti (1996)<br>Ratnawati (2005)                                 | Wisata religi merupakan suatu kegiatan perjalanan sementara yang dilakukan secara sukarela untuk mendapatkan pengalaman spiritual dengan mengunjungi tempat-tempat yang bernilai religi seperti makam atau tempat-tempat yang disucikan.  | Diperlukan suasana yang dapat mendukung kenyamanan pengunjung untuk mengisi kebutuhan lahiriyahnya.  |
| 3.  | <i>Livable street</i><br>Appleyard (1981)<br>Jacobs (1999)<br>MLSDG (2011)<br>NARC (2011)   | <i>Livable street</i> adalah konsep daya hidup jalan menekankan pada jalan yang membutuhkan penerapan <i>trafict calm</i> agar jalan tersebut dapat memberikan keamanan dan   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang jalan harus aman dan nyaman</li> <li>- Jalan harus memiliki lingkungan sehat</li> <li>- Ruang jalan harus dapat dijadikan tempat untuk menghabiskan waktu luang</li> </ul>  |

|    |                                |   |   |
|----|--------------------------------|---|---|
|    |                                | kenyamanan bagi penggunaanya.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan harus memiliki teritori yang ramah</li> <li>- Jalan harus hijau dan menyenangkan</li> <li>- Jalan harus memiliki identitas yang unik</li> <li>- Bangunan komersil yang terdapat di koridor harus memiliki transparansi antara dalam bangunan dan ruang luar bangunan</li> <li>- Jalan harus terpelihara dan memiliki konstruksi serta desain dengan kualitas yang baik.</li> </ul> |
| 4. | Studi Kasus Kota Madinah       | Kota Madinah menjadi tempat persemayaman Baginda Nabi Muhammad saw. Sehingga menjadi tempat wisata religi dunia.  |   |
|    | Missouri Livable street        | Keinginan masyarakat Missouri akan jalan yang nyaman untuk dilalui bagi semua moda transportasi. Membuat pemerintah membuat kebijakan penerapan <i>livable street</i> |   |
|    | Tun Perak Street, Kuala Lumpur | Heritage Street yang berada dipusat kota Kuala Lumpur.  |   |

(Pemahaman peneliti, 2017)

Berdasarkan sintesa pustaka yang telah dikaji pada tabel 3, maka dirumuskan kriteria umum penelitian yang nantinya akan digunakan sebagai dasar analisis penelitian sebagai berikut:

Table 5. Aspek Penelitian yang ditinjau.

| No. | Aspek penelitian yang ditinjau | Sub aspek        | Kriteria umum   |
|-----|--------------------------------|------------------|---|
| 1.  | <i>Safety and Comfort</i>      | Bentuk jalan     | jalan harus memberikan orientasi yang jelas kepada pengguna jalan sehingga lingkungan yang dilewati dapat dengan mudah terbaca.                                     |
|     |                                | Street furniture | Jalan harus memiliki kelengkapan furnitur jalan seperti signage, rambu-rambu, lampu jalan, dll.   |
|     |                                | Kemiringan jalan | Kemiringan jalan tidak boleh terlalu tajam.   |
|     |                                | Lebar jalan      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar jalan harus sesuai dengan kebutuhan pengguna jalan.</li> <li>- Jalan tidak lebih dari dua atau tiga jalur</li> </ul> |
|     |                                | Jalur pedestrian | Jalur pedestrian harus nyaman, aman dan sesuai dengan kebutuhan pengguna jalan.   |

|    |                             |                                |   |
|----|-----------------------------|--------------------------------|---|
|    |                             | Zebracross                     | Di persimpangan jalan harus ada zebracross yang dapat memudahkan pedestrian untuk menyebrang jalan.   |
|    |                             | Marka Jalan                    | Badan jalan harus memiliki marka jalan yang jelas untuk keselamatan pengguna jalan.   |
|    |                             | Lansekap                       | Jalan harus didesain dengan mementingkan keamanan dan kenyamanan pengguna jalan.  |
| 2. | <i>Healthy streets</i>      | <i>Traffic volume</i>          | Harus ada peningkatan volume pedestrian, pesepeda, dan pengguna transportasi umum sehingga dapat mengurangi volume lalu lintas.   |
|    |                             | <i>Traffic Injuries</i>        | Desain jalan harus memiliki pembatas yang jelas antara pedestrian dan kendaraan bermotor.   |
|    |                             | <i>Vehicle speeds</i>          | Jalan harus memiliki <i>traffic calming</i> untuk mengurangi kecepatan kendaraan yang melintas  |
|    |                             | <i>Noise and Air Polutions</i> | Jalan harus bebas dari polusi udara, kebisingan, dan getar yang ditimbulkan dari kendaraan bermotor.  |
|    |                             | <i>Obesity</i>                 | Jalan harus memiliki jalur pedestrian yang menarik minat pengguna jalan untuk berjalan kaki   |
| 3. | <i>Social space</i>         | Ruang social                   | Jalan harus menjadi ruang sosial untuk masyarakat agar dapat saling berinteraksi.   |
| 4. | <i>Neighborly territory</i> | <i>Sence of belonging</i>      | Masyarakat harus memiliki rasa kepemilikan terhadap jalan   |
|    |                             | <i>attachment to place</i>     | Masyarakat harus memiliki rasa keterikatan dengan lingkungannya   |
| 5. | <i>Fun green street</i>     | Material                       | Material pejalan kaki harus rata dan dapat menyerap air, dan panas  |
|    |                             | Kesan tempat                   | Jalan harus memberikan kesan yang mendalam terhadap pengguna jalan  |
|    |                             | Warna                          | warna jalan harus harmonis dan selaras dengan lingkungan setempat.  |
|    |                             | Pola                           | Pola jalan harus atraktif dan memberikan kesan yang berbeda-beda sesuai dengan kegunaan ruang jalan tersebut.   |
|    |                             | Skala                          | Jalan harus sesuai dengan skala kebutuhan manusia   |
|    |                             | hierarki                       | Jalan harus memiliki hierarki yang jelas dan dimengerti pengguna jalan  |
| 6. | <i>Unique</i>               | identitas                      | Jalan harus menonjolkan keunikan identitas yang berpotensi sebagai landmark kawasan.  |
| 7. | <i>Tranparency</i>          |                                | Untuk bangunan komersil, Antara jalan dan bangunan harus ada keterhubungan suasana sehingga mengunggah rasa keingintahuan pengguna jalan untuk masuk ke bangunan tersebut |



|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
| 8. | <i>Maintenance and good quality of construction and design</i> |  | Kebersihan, dan kualitas jalan harus selalu di jaga dan dikelola. |
|----|--|--|---|

## BAB 3

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1. Paradigma Penelitian

Paradigma yang digunakan dalam penelitian koridor sekumpul martapura ini menggunakan paradigma naturalistik, yang mana telah dijelaskan oleh Lincoln dan Guba(1985) dalam Groat dan Wang (2013) bahwasanya penggunaan istilah naturalistik inquiry ditujukan pada cara pengamatan dan pengumpulan data dilakukan dalam keadaan yang sebenar-benarnya atau seting tempat penelitian yang alamiah, tanpa memanipulasi subjek penelitian (sebagaimana adanya atau natural). Paradigma naturalistik ini bertujuan untuk mengetahui aktualitas, realita sosial dan persepsi masyarakat melalui pendapat mereka yang mungkin tidak diungkapkan secara formal dan baku atau dengan pertanyaan penelitian yang dirancang terlebih dahulu. Peneliti menggunakan paradigma ini dikarenakan peneliti ingin meneliti latar belakang gejala sosial atau hakikat perilaku yang akan diamati, dan peneliti meyakini bahwa untuk memahami gejala sosial yang tepat adalah dengan mampu memperoleh data atau fakta pendukung yang stakeholdernya berasal dari persepsi dan ungkapan dari para pelaku itu sendiri. Sehingga diharapkan dengan menggunakan paradigma naturalistik ini peneliti dapat menemukan titik temu terhadap permasalahan dan solusi dari masalah perancangan koridor kawasan sekumpul martapura dengan pendekatan *livable street*.

#### 3.2. Jenis Penelitian

Menurut Hillway (1956) penelitian tidak lain adalah suatu metode studi yang dilakukan seseorang melalui penyelidikan yang hati-hati dan sempurna terhadap suatu masalah, sehingga diperoleh pemecahan yang tepat terhadap masalah tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan tujuan memberikan gambaran, ungkapan atau deskripsi tentang suatu keadaan secara objektif. Dengan menggunakan landasan teori yang holistik sebagai panduan agar fokus penelitian sesuai fakta yang ada dilapangan.

Adapun jenis penulisan penelitian ini bersifat deskriptif yang bertujuan untuk mendeskripsikan situasi atau kejadian serta mendapatkan makna dari suatu permasalahan dalam penjabaran elemen-elemen fisik yang menyebabkan ketidaknyamanan pengguna koridor secara rinci dan mendalam, serta menggali beragam informasi dari elemen-elemen non-fisik dari masyarakat terkait fakta maupun persepsi mereka mengenai eksisting koridor kawasan Sekumpul. Penelitian ini tidak termasuk penelitian eksperimen, karena pada penelitian ini peneliti tidak melakukan kontrol dan manipulasi terhadap Aspek penelitian. Dengan metode deskriptif, peneliti memungkinkan untuk melakukan hubungan antar Aspek, menguji hipotesis, mengembangkan generalisasi, dan mengembangkan teori yang memiliki validitas yang universal (Best, 1982). Disamping itu, penelitian deskriptif juga merupakan penelitian, dimana pengumpulan data untuk menguji coba pertanyaan penelitian atau hipotesis yang berkaitan dengan keadaan dan kejadian sekarang. Mereka melaporkan keadaan objek atau subjek yang diteliti sesuai dengan apa adanya. Metode penelitian deskriptif ini digunakan untuk menjawab tujuan dan sasaran penelitian yang dijabarkan dari kriteria umum.

### **3.3. Aspek Penelitian**

Aspek penelitian adalah penjabaran dari konstruk ukur yang lebih operasional yang kemudian menghasilkan indikator-indikator atau item perilaku yang lebih operasional dan diukur dalam skala. Aspek yang digunakan pada penelitian ini adalah karakteristik fisik dan non-fisik koridor kawasan sekumpul yang menjadi penyebab ketidaknyamanan pengguna Koridor. antara lain:

#### **3.3.1. Aspek yang digunakan untuk mengidentifikasi dan mendeskripsikan elemen pembentuk ruang koridor.**

##### **1. Elemen fisik pembentuk koridor**

###### **a. Elemen Vertikal**

- Ketinggian bangunan
- Warna Lingkungan

###### **b. Elemen Horisontal**

- Kondisi jalan
- Tata Guna Lahan

- Perabot dan Fasilitas Jalan

2. Elemen non-fisik pembentuk koridor

- a. Aktivitas pendukung
- b. Partisipasi masyarakat

3.3.2. Aspek yang digunakan untuk mengidentifikasi kriteria penataan koridor dengan pendekatan *livable street*.

1. *Safety and comfort*

Merupakan aspek yang mempengaruhi faktor kenyamanan koridor melalui penataan jalan yang ada. Pertimbangan penataan jalan dilakukan dengan memperhatikan laju pengguna jalan, kepadatan jalan, kelengkapan furnitur jalan ( penanda jalan, rambu- rambu jalan, Zebra cross, garis jalan, dll.) kemiringan jalan, lebar jalan, keramahan, keamanan, dan kenyamanan jalan bagi pejalan kaki, penyandang disabilitas dan pengguna sepeda.

2. *Healthy street*

Jalan yang memiliki lingkungan yang sehat dapat dilakukan dengan melakukan pertimbangan dan pengamatan terhadap polusi lingkungan baik itu kebisingan jalan maupun polusi udara, sehingga perlu diperhatikan utilitas wilayah studi tersebut dan juga hal-hal yang berkaitan dengan kelestarian lingkungan.

3. *Social space*

Jalan harus memiliki tempat yang dapat menjadi ruang komunal, dimana orang-orang bisa merasa senang kemudian mereka bisa bersosialisasi dengan mudah. Dari hal tersebut, maka yang perlu diperhatikan adalah ketersediaan tempat duduk atau ruang terbuka untuk ruang berinteraksi sosial.

4. *Neighborly territory*

Jalan yang memiliki teritori yang ramah dapat dilakukan dengan mempertimbangkan area teritori masyarakat dan area teritori pengunjung, sehingga masyarakat setempat tidak merasa was-was saat meninggalkan rumahnya.

#### 5. *Fun green street*

Jalan yang memiliki penghijauan yang menyenangkan dapat dilakukan pertimbangan dan pengamatan mengenai vegetasi yang cocok dengan lingkungan setempat dengan maintenance yang mudah dan penyediaan yang mudah pula sehingga dapat memenuhi keinginan masyarakat yang tinggal di wilayah tersebut. pohon, rumput, dan bunga tidak hanya merubah bentuk yang kaku dari kota. Melainkan juga bisa difungsikan sebagai peneduh pada saat musim kemarau. Dan yang dimaksud dengan koridor yang menyenangkan adalah yang berfungsi sebagai tempat bermain dan belajar.

#### 6. *Unique*

Jalan unik yang memiliki nilai sejarah merupakan Aspek yang mempengaruhi identitas kota dengan memunculkan isu-isu sejarah dakwah di martapura. Pertimbangan dengan memunculkan sejarah dakwah ini dilakukan dengan memperlihatkan rekam jejak dakwah yang ada disekumpul.

#### 7. *Transparency*

Merupakan Aspek yang mempengaruhi keterhubungan suasana dalam dan luar bangunan.

#### 8. *Maintenance and good quality of structure and design*

Merupakan Aspek yang mempengaruhi kualitas koridor secara keseluruhan.

### 3.4. Strategi Penelitian

Strategi yang digunakan pada penelitian ini adalah *mixed methodology* atau metode kombinasi yang menggabungkan antara strategi kualitatif dengan strategi kuantitatif. Dalam penelitian ini peneliti lebih didominasi pada strategi kualitatif, strategi kuantitatif digunakan sebagai penunjang data kualitatif.

#### 3.4.1. Pengumpulan data

Proses pengumpulan data didasari dengan dua strategi penelitian yang telah disebutkan sebelumnya yaitu kualitatif dan kuantitatif dengan menggunakan teknik survei data sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder bersumber dari dokumen yang dimiliki oleh instansi-instansi terkait di kawasan penelitian.

##### 1. Metode pengumpulan data primer

Data primer dalam penelitian ini adalah pengumpulan data dengan melakukan pengamatan secara langsung (observasi), wawancara dan kuesioner. Data primer bertujuan untuk mendapatkan gambaran kondisi lingkungan dan perubahan-perubahan yang terjadi disesuaikan juga dengan studi literatur dengan melihat dan mendengar fakta yang ada. Wawancara dan kuisisioner dilakukan terhadap partisipan atau responden yang terkait dengan penelitian ini.

a. Observasi

Teknik observasi adalah suatu pengamatan dan pencatatan suatu objek dengan sistematika fenomena yang diteliti (Sukandarrumidi, 2006). Observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan (riduan, 2004). Teknik ini seringkali diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada subjek penelitian. Teknik observasi sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis dilakukan secara aktif pada reaksi terhadap objek.

b. Wawancara

Menurut Nazir (1988), wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara si penanya (pewawancara) dengan responden menggunakan interview guide (panduan wawancara atau elemen of conversation). Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan jalan tanya jawab sepihak yang dilakukan secara sistematis dan berlandaskan kepada tujuan penelitian.

Berdasarkan strukturnya, wawancara dibedakan menjadi wawancara terstruktur dan tidak terstruktur. Penelitian ini menggunakan teknik wawancara campuran atau semi terstruktur. Pada wawancara ini hal-hal yang akan ditanyakan telah terstruktur dan telah ditetapkan sebelumnya dan disusun dalam bentuk tabel framework daftar pertanyaan. Daftar pertanyaan tersebut disusun berdasarkan pemaknaan livabilitas kawasan wisata religi yang ditunjukkan kepada pengunjung dan pengelola di

kawasan studi. Menurut Seidman (1991) wawancara dapat menilik tiga rangkaian wawancara yaitu

- Wawancara yang mengungkap konteks pengalaman responden
- Wawancara yang memberi kesempatan pada responden untuk merekonstruksi pengalamannya
- Wawancara yang mendorong responden untuk merefleksikan makna dari pengalaman yang dialami

Tiga rangkaian wawancara tersebut adalah bentuk dari partisipasi masyarakat yang dimaksud pada halaman 37, sedangkan penentuan sampel dalam wawancara ini menggunakan *Random sampling*. Untuk penelitian ini, wawancara dilakukan terhadap beberapa partisipan atau responden yang terkait secara langsung dengan penelitian.

Teknik penentuan partisipan atau responden dilakukan terhadap target yang difokuskan. Dengan kata lain penelitian tidak dilakukan terhadap seluruh populasi kawasan disekitar koridor jalan sekumpul. Penentuan partisipan atau responden dilakukan berdasarkan pertimbangan tertentu yang memenuhi kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian. Adapun partisipan yang dipilih adalah beberapa masyarakat setempat yang tidak dibatasi pada jumlah tertentu serta beberapa pihak yang terkait lainnya, antara lain:

- Masyarakat yang tinggal atau penduduk asli kawasan sekumpul.
- Pengelola atau juru kunci musholla ar-raudhah.
- Wisatawan yang berkunjung atau ziarah di kawasan sekumpul.
- Masyarakat yang berdagang di koridor jalan sekumpul.
- Pengguna jalan atau masyarakat yang sering melintasi maupun yang beraktifitas di koridor jalan sekumpul.
- Instansi yang terkait dengan perencanaan wilayah martapura yang berorientasi pada pusat kegiatan keagamaan lokal maupun nasional.
- Warga yang berpengaruh termasuk ketua pengurus RT/RW setempat yang memahami sejarah perkembangan wilayah sekitar koridor jalan sekumpul martapura.

c. Kuesioner

Kuesioner adalah pengumpulan data melalui daftar pertanyaan yang dilakukan secara terstruktur atau sistematis. Selain melakukan wawancara semi terstruktur terhadap beberapa responden, maka dilakukan juga pengumpulan data atau informasi melalui kuesioner yang bersifat objektif, rinci, dan terstruktur. Adapun data-data yang akan diperoleh adalah persepsi pengunjung tentang livabilitas jalan Sekumpul beserta kebutuhan pengguna jalan. Kemudian data kuesioner ini digunakan untuk memvalidasi dan memperkuat data dalam mengidentifikasi dan menganalisa tingkat livabilitas Jalan Sekumpul Martapura.

d. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dari sumber non insani (Suratno, 2010), dokumentasi yang dimaksud dapat berupa rekaman data maupun tulisan yang dipersiapkan secara khusus oleh pengamat maupun pihak lain yang bersangkutan, serta gambar (foto) koridor jalan sekumpul yang menggambarkan aktifitas sehari-hari, khususnya kegiatan keagamaan.

2. Metode pengumpulan data sekunder

Metode pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data, informasi dan peta serta literatur terkait. Studi literatur atau kepustakaan dilakukan dengan meninjau isi dari literatur yang bersangkutan dengan tema penelitian ini, diantaranya berupa buku, hasil penelitian, dokumen rencana tata ruang, serta artikel di internet dan media massa. Studi literatur dilakukan dengan, membaca, merangkum, dan kemudian menyimpulkan semua referensi yang terkait tentang konsep perancangan sirkulasi dan parkir kawasan sekumpul dengan pendekatan *livable street*. Jenis data sekunder tersebut antara lain:

a. RTRW serta peta tata guna lahan kota Martapura.



- b. Dokumentasi yang berkaitan dengan acara haulan Alm. K.H. Muhammad Zaini Abdul Ghani Al-Banjari serta aktifitas keagamaan lainnya yang terdapat di koridor jalan sekumpul.
- c. Data-data mengenai kondisi populasi penduduk sekitar yang dapat diperoleh dari instansi-instansi kecamatan, kelurahan, maupun dari badan pusat statistik kabupaten Banjar.

#### 3.4.2. Teknik penyajian data

Tahap penyajian data dilakukan setelah semua data lengkap, penyajian data dalam penelitian ini antara lain:

##### 1. Tabel dan diagram

Tabel digunakan untuk menyajikan data kualitatif maupun kuantitatif, serta menunjukkan hasil wawancara. Diagram untuk menunjukkan data jumlah, misalnya jumlah pemakaian jalur pedestrian.

##### 2. Penyajian deskriptif

Penyajian deskriptif digunakan untuk menyajikan data hasil observasi atau hasil dari uraian analisa deskriptif.

##### 3. Penyajian grafis skematik

Penyajian ini digunakan dalam sketsa kondisi eksisting wilayah penelitian.

#### 3.4.3. Teknik analisis

Teknik menganalisis data adalah sebuah proses untuk mengidentifikasi, mendeskripsikan serta mengolah data secara sistematis terhadap keseluruhan data yang diperoleh, baik itu data yang diperoleh dari observasi dan catatan di lapangan secara subjektif peneliti, maupun hasil wawancara terhadap stakeholder dan kuesioner terhadap pengunjung dan pengguna Jalan Sekumpul. Kemudian keseluruhan data dikumpulkan sebagai bahan kajian dan dianalisis yang prosesnya dari awal hingga akhir penelitian. Pada teknik analisa ini keterlibatan masyarakat lebih ditekankan dalam proses awal hingga akhir, peran masyarakat yang dimaksud adalah persepsi masyarakat serta pemaknaan mereka terhadap livabilitas Jalan Sekumpul.

- 1. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan karakteristik fisik dan non-fisik ruang jalan.

Untuk mengidentifikasi karakteristik/ identitas koridor pada aspek fisik dan non-fisik, sebelum menganalisa eksisting elemen ruang koridor, terlebih dahulu digunakan teknik pengumpulan data yang terkait dengan Walkthrough analysis yaitu teknik linier side views dan teknik four directional views. Teknik ini digunakan untuk memperlihatkan komponen utama sebuah penggal jalan agar didapatkan informasi yang jelas mengenai pergerakan aktifitas manusia di koridor jalan sekumpul. Linier side view dilakukan untuk menjelaskan simulasi bagaimana pejalan kaki bergerak melangkah kedepan (Urban Design Toolkit 2011). Teknik analisa ini menggunakan aspek-aspek penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya pada hal 45-47 yaitu aspek fisik dan non fisik pembentuk koridor Sekumpul dan aspek *livable street*. Kemudian hasil dari pengidentifikasian koridor Sekumpul melalui penggunaan teknik *walktrough analysis* di gambarkan secara *mapping* atau teknik penggambaran untuk merekam dan menganalisis kondisi fisik maupun non fisik dari koridor Sekumpul. *Mapping* menurut Urban Design toolkit (2011) adalah Teknik grafis untuk merekam dan menganalisis kondisi fisik dan pola struktural dari suatu wilayah geografis.

Proses analisa kemudian dilanjutkan dengan melakukan pengamatan terhadap bangunan religi dan bangunan komersil yang ada. Analisa dilakukan terhadap fasade bangunan yang dipilih untuk mengidentifikasi ketinggian bangunan, karakter dan warna lingkungan yang dapat dijadikan acuan untuk desain fasade bangunan yang baru sehingga tercapainya keserasian visual koridor. Berikut merupakan langkah-langkah yang dapat diambil untuk mencapai keserasian visual fasade terhadap penelitian fasade bangunan (Bararatin, 2010):

- a. Menggambarkan seluruh permukaan bangunan (dinding, atap dan lantai)
- b. Mencari petunjuk visual yang menjadi makna tertentu (kontekstual) dan yang berkaitan dengan penggunaannya, sehingga desain fasade yang direkomendasikan dapat mengakomodir kebutuhan penggunanya.
- c. Menganalisa karakter visual konteks dalam hubungannya dengan lingkungan sekitarnya. Hal-hal yang menyangkut berupa elemen dan

hubungan antar elemen (irama horisontal atau vertikal, dan garis langit antar bangunan.

d. Menganalisa desain baru yang terpadu dengan bangunan sebelumnya

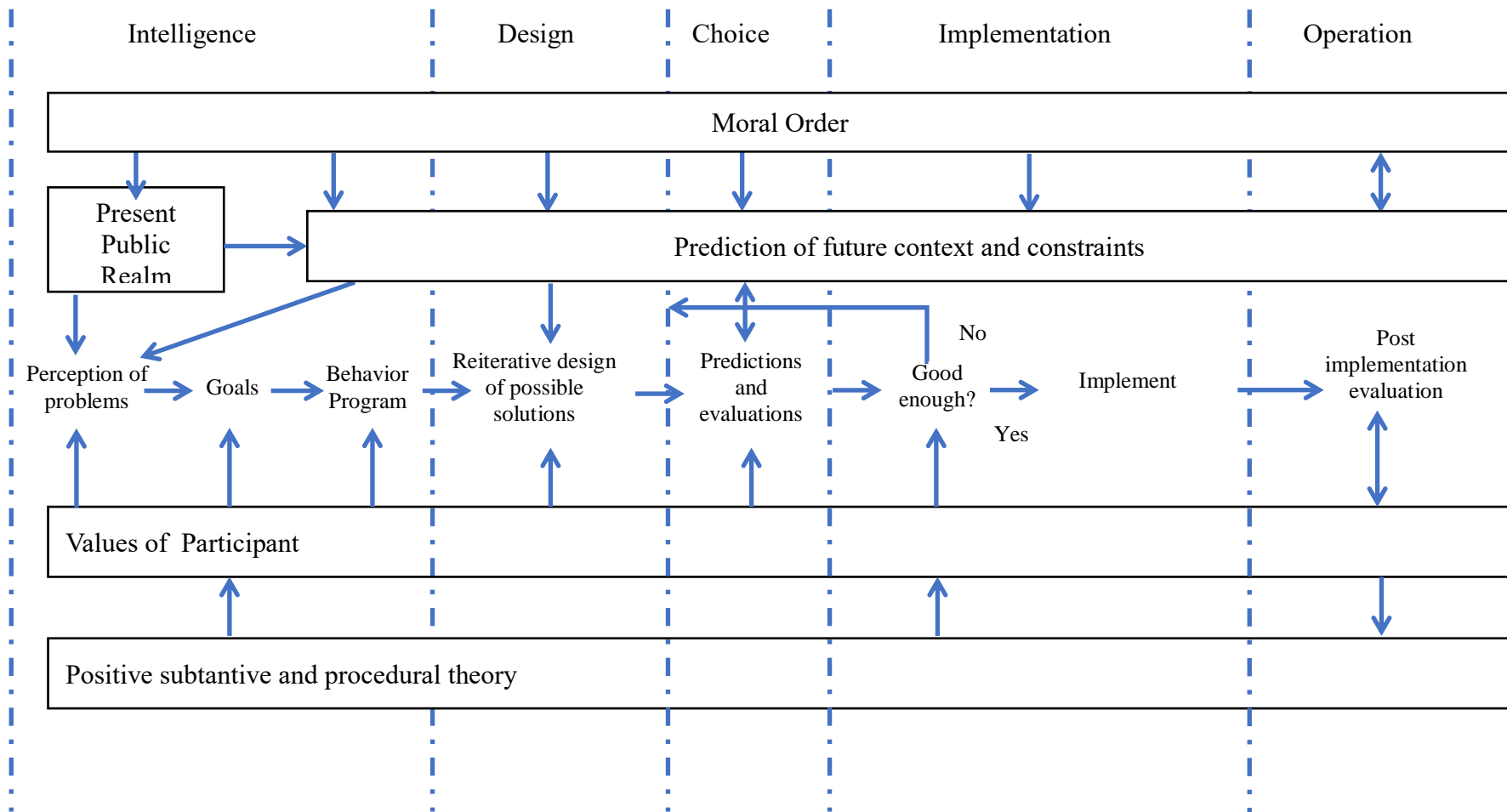
e. Membuat sintesa petunjuk yang bersifat kontekstual dan yang bersifat penggunaan.

Sementara itu untuk mengidentifikasi karakteristik non-fisik, digunakan alat analisa *ped-shet*. Dalam *urban design toolkit* (2011), analisis ini merupakan suatu analisa yang dilakukan dengan teknik pemetaan jumlah masyarakat yang datang pada suatu titik dalam jarak lima hingga sepuluh menit berjalan kaki dari satu titik yang dapat berupa pusat kegiatan, atau titik lainnya. Dalam penelitian ini, teknik ini digunakan untuk mengetahui titik-titik lokasi yang harus diperbaiki dan ditingkatkan, titik keramaian, serta titik-titik untuk penempatan kegiatan pendukung wisata religi maupun perdagangan dan jasa ruang jalan, dan titik tersebut letaknya masih dalam jangkauan pejalan kaki dari pusat pemberhentian sehingga dapat diukur pada sejauh mana kemampuan pejalan kaki menjangkau kawasan sekitarnya. Dengan demikian konsep perancangan yang dihasilkan dapat lebih mengakomodasi masyarakat sesuai dengan kebutuhannya.

### **3.5. Metodologi Perancangan**

Menurut Lang (1994) metode perancangan berhubungan dengan pengembangan deskripsi eksternal yang valid dan penjelasan dari proses desain, metode yang dipakai, dan hasil yang didapatkan dari penggunaan metode yang berbeda. Untuk merumuskan kriteria dan konsep penataan koridor kawasan wisata religi jalan sekumpul yang sesuai fungsinya yaitu sebagai kawasan wisata religi maka fase-fase atau tahapan yang dilakukan adalah pertama *intelligence phase*, pada fase ini diawali dengan persepsi perancang terhadap permasalahan atau potensi yang ada di lapangan pada fase ini perancang mengobservasi sosial dan fisik lingkungan untuk mendapatkan informasi mengenai eksisting lapangan secara keseluruhan. Kemudian pada *intelligence phase* ini dilakukan pendekatan-pendekatan teoritical terhadap permasalahan yang ada di lapangan, pendekatan-pendekatan ini disesuaikan dengan tujuan yang akan dicapai. Kemudian yang kedua adalah *design phase*, pada tahapan ini perancang membuat solusi fisik yang

potensial pada kawasan yang akan ditata yang sesuai dengan literatur yang dikaji dan sesuai dengan pendekatan *livable street*, pada fase ini perancang menemukan beberapa solusi yang sesuai untuk diterapkan dilapangan. Kemudian pada fase ketiga yaitu *choice phase*, pada tahapan ini mengevaluasi solusi desain yang potensial sebelumnya sebelum di implementasikan dilapangan. Pada fase ini juga perancang memprediksikan performa dari solusi yang memungkinkan tersebut, apakah solusi tersebut sudah sangat baik untuk diimplementasikan dilapangan, atau belum cukup baik. Kemudian diputuskan solusi yang baik untuk diimplementasikan dilapangan. Kemudian yang terakhir adalah *implementation phase*, pada tahapan ini apabila proposal desain oleh perancang disetujui oleh pihak yang berwenang yang kemudian dibuat desain total dari perwujudan solusi desain penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura dengan pendekatan *livable street*. Namun penelitian ini hanya selesai pada tahap *Choise phase* saja, tidak sampai ke tahap yang lebih lanjut yaitu *implementation phase*.



**Gambar 1.** Skema Metode Perancangan (metode perancangan Jon Lang, 1994)

**Table 6.** desain penelitian

| Sasaran  | Aspek                 | Indikator  | Teknik Pengumpulan data  | Metode Analisa data  |
|--|-----------------------|--|--|--|
| 1. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan aspek fisik dan non-fisik (aktifitas keagamaan, ekonomi, dan sosial) koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura yang dapat mempengaruhi ketidaknyamanan pengguna koridor. | Elemen fisik          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemen Vertikal: tinggi bangunan (dinding) dan pepohonan di sepanjang jalan.</li> <li>• Elemen Horisontal: Lebar jalan dan panjang jalan.</li> <li>• Bentuk (style) bangunan, Perabot Jalan, Warna, Tekstur, Pola dan skala.</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teknik pengumpulan data primer (wawancara, kuisioner, observasi dan dokumentasi)</li> <li>- Teknik pengumpulan data Linier side view</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Walkthrough Analysis</li> <li>- Analisa Ped-shed</li> <li>- Analisa SPSS</li> </ul> |
|  | Elemen non-fisik      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktifitas pengunjung dan penghuni kawasan</li> <li>• Partipasi aktif masyarakat, pengusaha, dan pemerintah setempat</li> </ul>  |  |  |
| 2. Menyusun kriteria dan konsep penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura melalui pendekatan keamanan, kenyamanan jalan, aksesibel bagi semua pengguna jalan serta dapat menampung kapasitas jemaah     | <i>Livable street</i> | a. jalan aman dan nyaman<br>b. Jalan yang memiliki lingkungan sehat.<br>c. jalan sebagai ruang komunitas.<br>d. Jalan yang memiliki teritori ramah<br>e. Jalan yang hijau dan menyenangkan<br>f. Jalan yang memiliki identitas yang unik<br>g. Adanya transparansi antara dalam bangunan dan ruang luar bangunan | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teknik pengumpulan data primer (wawancara, dan dokumentasi)</li> <li>- Teknik pengumpulan data sekunder (RTRW, dsb)</li> </ul>                  | - Analisa Deskriptif   |

|   |                       |   |   |                               |
|---|-----------------------|---|---|-------------------------------|
| haul Guru Sekumpul.   |                       | h. Pemeliharaan yang baik dan konstruksi serta desain dengan kualitas yang baik.  |   |                               |
| 3. Membuat desain skematik penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura melalui pendekatan keamanan, kenyamanan, aksesibel bagi semua pengguna jalan serta dapat menampung kapasitas jamaah haul Guru Sekumpul. | <i>Livable street</i> | i. kriteria dan konsep penataan koridor kawasan wisata religi Sekumpul, Martapura dengan pendekatan <i>livable street</i> . | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observasi</li> <li>- Pengumpulan data mengenai solusi-solusi yang memungkinkan (Studi kasus)</li> <li>- Desain solusi fisik yang sesuai dengan lapangan</li> </ul> | - Metode Perancangan Jon Lang |

(Metodologi penelitian, 2017)

### 3.5.1. Alur Penelitian

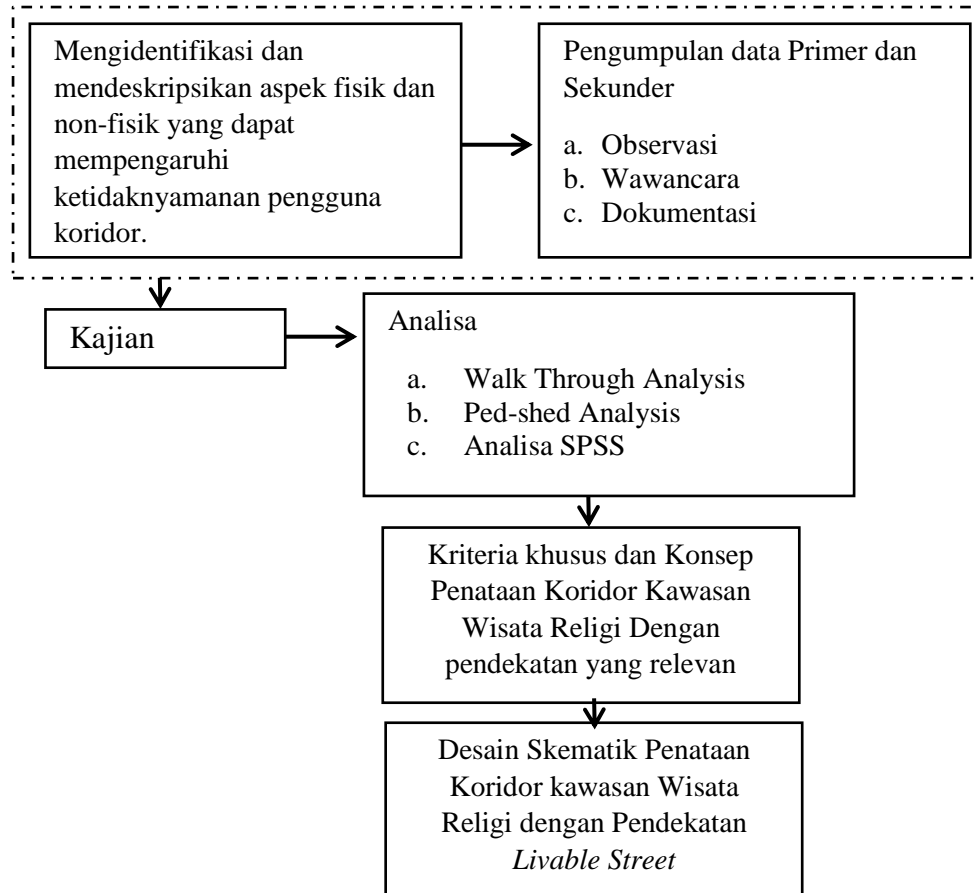


Diagram 1. Alur Penelitian



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

## BAB 4

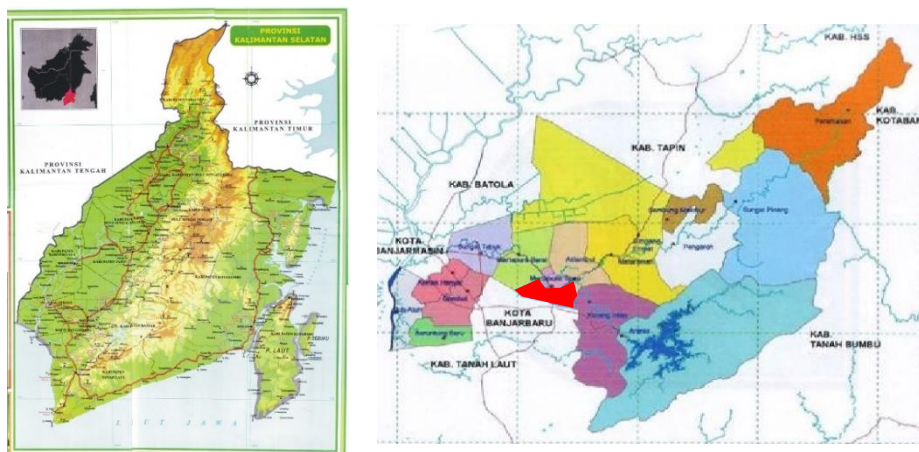
### ANALISA DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Gambaran Umum Kota Martapura

Martapura adalah sebuah kecamatan sekaligus ibukota Kabupaten Banjar, Provinsi Kalimantan Selatan, Indonesia yang terletak di tepi Sungai Martapura dan berjarak 40 km sebelah timur dari Kota Banjarmasin Ibukota Provinsi Kalimantan Selatan.

Jika dilihat dari kondisi eksistingnya, batas Kota Martapura hanya nampak pada bagian Barat dan Selatan yaitu berbatasan langsung dengan Kota Banjarbaru, akan tetapi batas yang jelas tidak ditemui pada bagian Utara, dan Timur dikarenakan kondisi eksisting yang sebagian besar adalah sawah dan belukar. Secara administratif Kota Martapura atau ibukota Kabupaten Banjar ini berbatasan dengan:

- Kecamatan Martapura Barat, Kecamatan Martapura Timur dan Kecamatan Astambul disebelah Utara
- Kota Banjarbaru disebelah Barat dan Selatan
- Kecamatan Karang Intan disebelah Timur



Gambar 2. Peta Administratif Kabupaten Banjar (Sumber: RPKPP Kabupaten Banjar tahun 2013)

Kota Serambi Mekkah dan Kota santri yang disematkan pada Kota Martapura tidak tanpa alasan, fenomena ini terjadi dikarenakan mayoritas penduduk Kota Martapura yang beragama Islam, tercatat sekitar 99,74% masyarakat Martapura

memeluk agama Islam (Kabupaten Banjar dalam Angka tahun 2009). Sehingga nuansa kehidupan religius yang islami sungguh kental terasa. Kemudian hal tersebut berdampak pada kesadaran masyarakat akan pendidikan agama yang ditanamkan semenjak usia dini. Sehingga sekurang-kurangnya terdapat 230 sekolah agama dari Raudhatul atfal hingga Aliyah dengan sekurang-kurangnya 29.385 santri/santriwati (Kemenang Kabupaten Banjar tahun 2010).

#### **4.2. Tinjauan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar**

Berdasarkan RPJPD Kabupaten Banjar tahun 2005-2025, Kebijakan umum dan program pembangunan Kabupaten Banjar adalah “Kabupaten Banjar yang berbudaya, religius, mandiri dan berdaya saing tahun 2025”. Visi ini kemudian dijabarkan pemerintah dalam lima misi sebagai berikut:

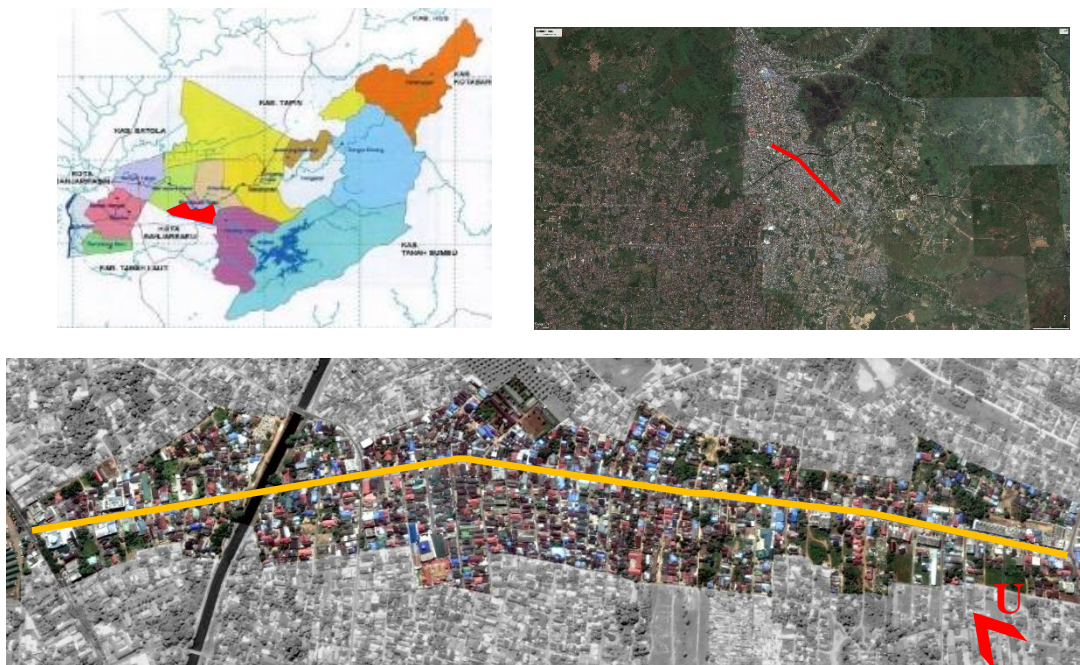
- a. Mewujudkan Kabupaten Banjar yang religius dan berbudi luhur
- b. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang berakhlak mulia
- c. Mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang baik dan pelayanan prima
- d. Mewujudkan pemerataan pembangunan kesejahteraan yang berkeadilan
- e. Memantapkan pembangunan ekonomi kerakyatan yang berdaya saing dan mendorong pertumbuhan investasi
- f. Mewujudkan lingkungan hidup yang asri dan pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar tahun 2013-2032 Kota Martapura termasuk kawasan metropolitan Banjar Bakula yang ditujukan untuk kegiatan yang memiliki fungsi sebagai pusat industri dan perdagangan internasional, pusat kegiatan pemerintahan kabupaten, pusat kegiatan jasa pariwisata nasional, pusat kegiatan jasa dan perdagangan nasional, pusat kegiatan keagamaan regional dan nasional, dan pusat kegiatan perumahan dan permukiman.

Jalan Sekumpul merupakan jalan lokal primer dengan ketentuan umum jalan yang didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dan dengan lebar jalan paling sedikit 7,5 meter. Jika sesuai dengan RTRW menunjukkan Jalan Sekumpul ini diarahkan menjadi kawasan peruntukan keagamaan, budaya dan cagar budaya dengan skala pelayanan regional dan nasional.

#### 4.3. Gambaran umum Koridor

Koridor Jalan Sekumpul ini merupakan jalan lokal primer yang menghubungkan Jalan Ahmad Yani dengan Jalan Sekumpul Raya terletak di Kota Martapura Kabupaten Banjar, Provinsi Kalimantan Selatan  $\pm 39$  kilometer sebelah timur dari Kota Banjarmasin. Koridor ini membentang dari arah Barat Laut ke Tenggara dengan panjang  $\pm 2.01$  kilometer dengan ruang jalan efektif 8 meter di bagian Barat laut yang mengerucut menjadi 6 meter di bagian tenggara. Lingkup studi penelitian mencakup satu blok bangunan di setiap sisi bahu jalan (Bangunan pelingkup sisi kiri dan kanan koridor). Lingkup studi ini berdasarkan pada sasaran utama penelitian yaitu aspek fisik koridor dan aktifitas pendukung kawasan wisata religi sekumpul, Martapura yang mempengaruhi ketidaknyamanan pengguna koridor, baik itu masyarakat setempat, pengunjung wisata religi, dan pelajar yang tinggal disana. Berikut adalah gambaran lingkup studi penelitian di Koridor kawasan Wisata Religi Sekumpul, Martapura, Kalimantan Selatan.

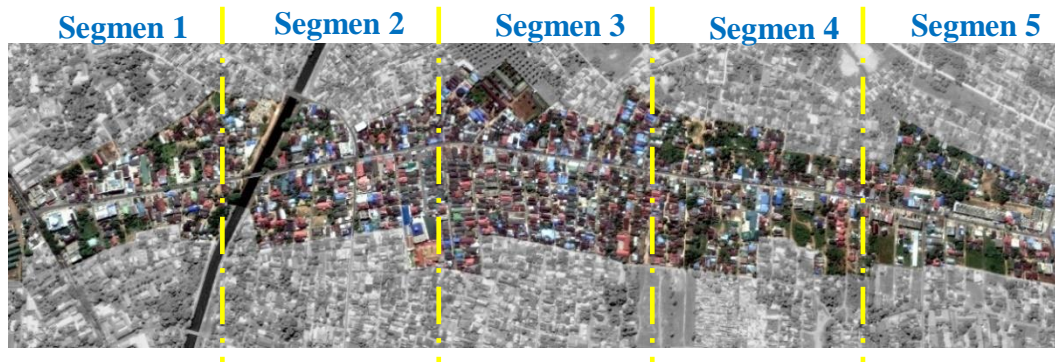


Gambar 3. Lingkup wilayah studi

Sepanjang koridor Sekumpul ini sebagian besar bangunan difungsikan sebagai bangunan komersil yang dapat menunjang fungsi koridor sebagai kawasan wisata Religi.

#### 4.3.1. Aspek Fisik Vertikal

Kondisi fisik vertikal Jalan Sekumpul dibagi dalam 5 segmen untuk memudahkan **penjabaran** mengenai elemen vertikal pembentuk koridor yaitu skyline yang terbentuk disepanjang koridor (dinding, atap dan pepohonan).



##### 1. Segmen 1

###### a. Bagian sisi Timur laut Koridor.



Gambar 13. Serial view Segmen 1 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

###### b. Bagian sisi Barat Daya koridor.







Gambar 14. Serial view Segmen 1 pada sisi bagian Barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

Pada sisi timur laut koridor Sekumpul bangunan terbentuk dengan ketinggian 1-4 lantai. Pada sisi barat daya bangunan didominasi dengan ketinggian 1-2 lantai, namun pada bagian barat daya koridor terdapat masjid pancasila yang ketinggiannya mencapai 5 lantai atau sekitar 25 meter. Sehingga bangunan ini berpotensi sebagai landmark kawasan. Skyline pembentuk koridor Sekumpul cukup bervariasi, dari atap perisai, pelana, hingga atap dak. Skala bangunan pada segmen ini

Pada segmen ini warna lingkungan yang mendominasi adalah warna krem, biru, putih, merah dan hijau.

## 2. Segmen 2

### a. Bagian sisi Timur Laut koridor



Gambar 15. Serial view Segmen 2 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

### b. Bagian Sisi Barat daya koridor





Gambar 16. Serial view Segmen 2 pada sisi bagian barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

Pada sisi timur laut maupun barat daya koridor Sekumpul bangunan terbentuk dengan ketinggian 1-2 lantai. Skyline pembentuk koridor di segmen 2 Sekumpul ini sebagian besar adalah atap pelana, sebagian lainnya adalah atap dak yaitu yang terapat pada bangunan ruko di sisi timur laut segmen ini.

Lantai atau perkerasan deretan bangunan pada segmen ini memiliki hierarki yang jelas, yaitu dengan perbedaan ketinggian dan material dengan badan jalan. Namun kondisi fisik area trotoar pada segmen ini yang tidak rata membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman untuk melintas di segmen ini. Pada segmen ini warna lingkungan yang mendominasi adalah warna Hijau.

### 3. Segmen 3

#### a. Sisi Timur Laut Koridor



Gambar 17. Serial view Segmen 3 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

b. sisi barat daya koridor.



Gambar 18. Serial view Segmen 3 pada sisi bagian barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan. Pada segmen ini terdapat kawasan wisata religi Sekumpul

Pada sisi timur laut koridor didominasi oleh bangunan berlantai 1, hanya terdapat 4 bangunan yang berlantai 2. Begitu pula pada bagian barat daya koridor, yaitu hanya terdapat 7 bangunan yang berlantai 2. Skyline pembentuk koridor di segmen 3 Sekumpul ini sebagian besar adalah atap pelana, sebagian lainnya adalah atap dak yaitu yang terapat pada bangunan ruko di sisi barat laut segmen.

Lantai atau perkerasan deretan bangunan pada segmen ini meskipun memiliki hierarki yang jelas, yaitu pada perbedaan ketinggian trotoar dan badan jalan. Akan tetapi kualitas trotoar dengan banyak lubang dan tidak rata membuat tidak nyaman saat melintas pada segmen ini.

Pada segmen ini warna lingkungan yang mendominasi adalah warna Hijau yang terdapat pada lingkungan wisata religi, krem pada bangunan ruko dan biru.

#### 4. Segmen 4

a. Sisi timur laut Koridor







Gambar 20. Serial view Segmen 4 pada sisi bagian timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

b. Sisi Barat Daya Koridor



Gambar 19. Serial view Segmen 4 pada sisi bagian Barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

Pada segmen ini bagian sisi timur laut maupun barat daya ketinggian bangunan didominasi oleh lantai 1, dan pada sisi barat daya, di beberapa titik masih terdapat lahan kosong sehingga tidak membentuk skyline. Bentuk atap pada segmen ini pun sama seperti segmen sebelumnya yaitu didominasi oleh atap pelana.

Lantai atau permukaan deretan bangunan pelingkup pada segmen ini memiliki ketinggian yang lebih tinggi dari pada badan jalan sehingga kerap kali menjadi tempat genangan air hujan.

Pada segmen ini warna lingkungan yang mendominasi adalah warna krem yang banyak ditemui di toko perancah, putih dan orange.

## 5. Segmen 5

a. Sisi Timur Laut Koridor





Gambar 21. Serial view Segmen 5 pada sisi bagian Timur laut koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

b. Sisi Barat Daya Koridor



Gambar 22. Serial view Segmen 5 pada sisi bagian Barat daya koridor yang menampilkan skyline dan garis lantai bangunan.

Pada segmen ini bagian sisi timur laut maupun barat daya ketinggian bangunan didominasi oleh 2 lantai, dan di beberapa titik di barat daya masih terdapat lahan kosong sehingga tidak membentuk skyline. Bentuk atap pada segmen ini didominasi oleh atap dak.

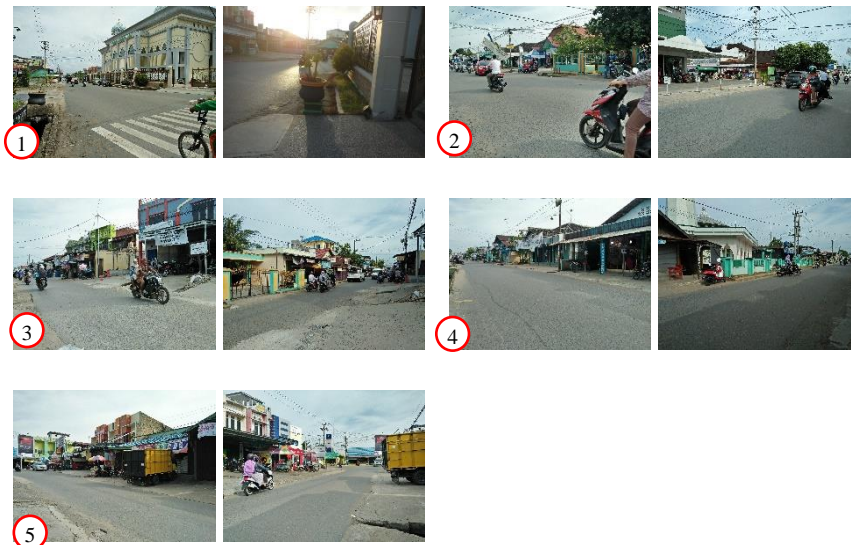
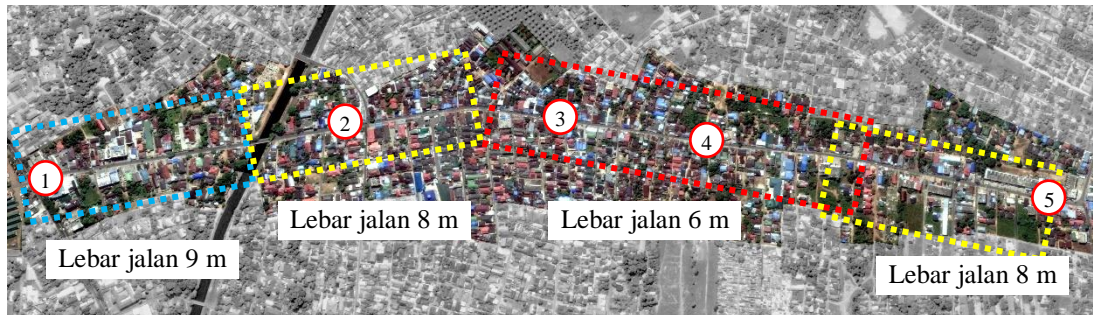
Lantai atau perkerasan deretan bangunan pelingkup pada bagian barat daya segmen ini memiliki ketinggian yang lebih tinggi dari pada bagian timur lautnya sekitar 1 meter dari badan jalan. Namun pada segmen ini ketinggian badan jalan lebih tinggi dari pada badan jalan segmen 4.

Pada segmen ini warna lingkungan yang mendominasi adalah warna krem dan putih yang banyak ditemui di toko perancah.

#### 4.3.2. Aspek Fisik Horisontal

##### 1. Kondisi Fisik Jalan

Jalan Sekumpul Martapura memiliki lebar jalan 12 meter pada bagian Barat laut atau pintu masuk jalan sekumpul yang kemudian pada bagian tengah jalan mengerucut menjadi 6 meter dan di ujung jalan kembali melebar hingga 8 meter.



Pada penggal jalan pertama jalan beraspal masih dalam kondisi baik, akan tetapi meski memiliki trotoar yang cukup lebar dibagian kiri tetap saja kualitas trotoar tersebut masih kurang layak, seperti terdapat banyak lubang, ketinggian trotoar yang tidak rata, dan tidak ditemukannya pepohonan atau shelter untuk dapat menaungi pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki yang melintas disana hanya pada jam-jam tertentu seperti pagi dan sore, dan para



pejalan kaki pun lebih menyukai untuk melintas di jalan beraspal yang sebenarnya adalah jalan kendaraan bermotor.



Gambar 23. Kondisi jalur pedestrian (Sumber: Dok. Pribadi 2018)

Pada penggal jalan kedua jalan menyempit menjadi 8 meter- 6 meter dengan kondisi trotoar yang buruk karena banyak terdapat lubang besar yang dapat menyebabkan kecelakaan pejalan kaki. Pada perempatan jalan di pengal jalan kedua ini adalah titik macet pertama yang disebabkan oleh masuknya kendaraan dari empat arah dengan eksisting jalan yang sangat sempit. Kondisi macet juga diperparah dengan tidak adanya lalin yang mengatur pergerakan kendaraan bermotor, sehingga kondisi jalan semakin semrawut.



Gambar 24. Tidak adanya pengaturan jalan membuat alur pergerakan jalan tidak teratur. (sumber: dok. Pribadi 2018)

Pada penggal jalan ke tiga dan ke empat, jalan kembali menyempit 6 – 5 meter, dengan kondisi trotoar yang buruk, bahkan dibeberapa titik tidak memiliki trotoar sama sekali. Pada penggal jalan ini di jam-jam tertentu adalah titik macet kedua yang disebabkan adanya pasar dan banyaknya parkir on street yang menyebabkan macetnya lalin, bahkan untuk melintasi penggal jalan ini pada saat macet dibutuhkan waktu 10-15 menit jika menggunakan mobil. Pada saat hujan pada penggal jalan keempat seringkali banjir hingga menutupi jalan, kondisi ini dikarenakan eksisting yang lebih rendah dari penggal jalan ke satu dan dua sehingga air hujan mengalir ke penggal jalan ini dan menyebabkan penggenangan air. Hal tersebut sangat berbahaya bagi

pejalan kaki maupun pengguna kendaraan bermotor, karena dengan kondisi selokan atau parit yang di beberapa titik tidak ditutup dengan baik, bahkan dibiarkan terbuka, membuat kendaraan bisa masuk selokan.



Gambar 25. Area yang seringkali tergenang limpasan air hujan. (Sumber: Dok. Lurah, 2018)

Pada penggal jalan ke lima jalan mulai melebar hingga 8 – 10 meter. Pada penggal jalan ini tidak ditemukan trotoar dan di beberapa titik selokan masih dibiarkan terbuka. Di beberapa titik keberadaan signboard sangat mengganggu pengguna jalan, baik pejalan kaki maupun kendaraan bermotor, karena terdapat signboard dan peletakkannya dapat menghalangi pandangan mata.



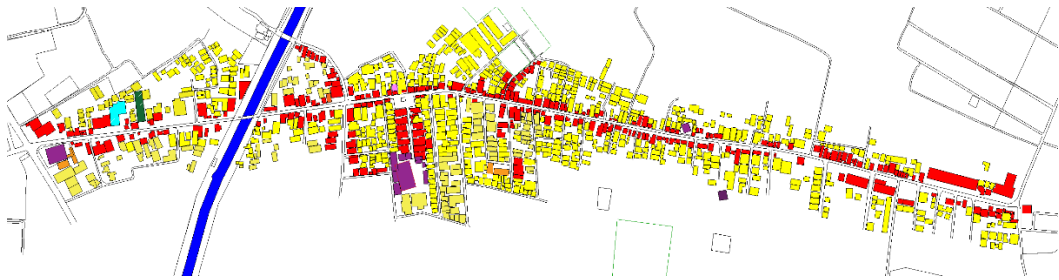
Gambar 26. Kondisi penggal jalan 5 (Sumber: Dok. Pribadi 2018)

Di sepanjang jalan ini didominasi oleh bangunan perdagangan dan jasa yang sebagian besar adalah toko sembako. Akan tetapi bangunan toko di sepanjang jalan ini hanya 50 persen yang bangunan permanen, 50 persen lainnya tidak permanen yang terbuat dari kayu. Pada penggal jalan 3 yang terdapat pasar, sebagian pasar hanya terbuat dari kayu dan tidak ada yang permanen.

## 2. Tata guna lahan

Penggunaan lahan di Jalan Sekumpul Martapura beragam, namun masih didominasi permukiman dan perdagangan jasa. Selebihnya guna lahan adalah berupa tempat ibadah, sekolah, kantor pemerintahan, dan penginapan. Meskipun pada jalan ini hanya terdapat beberapa tempat peribadatan, namun

tempat peribadatan tersebut yang sebagian besar menggerakkan aktifitas ekonomi yang terjadi di koridor tersebut.



Gambar 27. Tata Guna lahan

Keterangan

|   |   |
|---|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> Permukiman         | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span> Penginapan/ Home stay    |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> Perdagangan dan jasa  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> Rumah Sakit         |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; border: 1px solid black;"></span> Tempat peribadatan | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkgreen; border: 1px solid black;"></span> Kantor Pemerintahan |

| No. | Fungsi bangunan      | Jumlah |
|-----|----------------------|--------|
| 1.  | Rumah/Kos-kosan      | 751    |
| 2.  | Perdagangan dan jasa | 285    |
| 3.  | Tempat ibadah        | 4      |
| 4.  | Sekolah              | 4      |
| 5.  | Kantor Pemerintahan  | 1      |
| 6.  | Penginapan           | 1      |

### 3. Perabot dan fasilitas jalan

Selain pada kondisi fisik jalan, permasalahan juga terdapat pada perabot dan fasilitas jalan, berikut adalah permasalahan yang terkait perabot dan fasilitas jalan:

#### a. Jalur Pedestrian

Disepanjang jalan sekumpul ini, tidak terdapat jalur pedestrian yang layak. Sehingga pejalan kaki lebih suka menggunakan jalan beraspal untuk melintasi jalan tersebut. Hal ini menyebabkan bahaya terserempet motor atau mobil bagi pejalan kaki. Sedangkan trotoar pada jalan ini lebih banyak digunakan PKL seperti penjual bunga dipagi hari dan penjual buah musiman di sore hingga malam hari. Jalan ini pun tidak menyediakan jalur khusus untuk penyandang disabilitas sehingga bagi penyandang disabilitas untuk melintasi jalan ini menggunakan jalan beraspal, dan hal tersebut berbahaya dan kurang nyaman bagi penyandang disabilitas.



Gambar 28. Pedestrian yang seringkali menggunakan badan jalan untuk melintasi kawasan. (Sumber: Dok. Pribadi 2018)

#### b. Jalur Pesepeda

Meskipun terdapat banyak pengguna sepeda yang melalui Jalan Sekumpul, akan tetapi pada jalan ini tidak ditemui jalur khusus untuk pengguna sepeda. Sehingga hal tersebut berbahaya bagi pengguna sepeda.



Gambar 29. Tidak terdapat jalur sepeda disepanjang jalan (Sumber: Dok. Pribadi 2018)

#### c. Angkutan Umum

Pada jalan ini tidak terdapat jalur angkutan umum, pada jalan ini hanya terdapat angkutan umum berupa becak, bentor, dan ojek. Terdapat beberapa titik pangkal khusus untuk angkutan seperti ojek dan becak yaitu di depan Masjid Pancasila, didepan Gallery Al Zahra dan di depan Gang Penghulu.



Gambar 30. Disepanjang jalan tidak terdapat jalur angkutan umum khusus wisata religi. (Sumber: Dok. Pribadi, 2018)

#### d. Lahan Parkir

Lahan parkir yang tersedia di sepanjang koridor ini terdapat di beberapa titik seperti di depan rumah sakit Pelita Insani, di depan Gallery Azzahra, dan di Musholla Ar-Raudhah, selebihnya parkir hanya di jalan dan diatas trotoar



seperti yang terdapat di pasar batuah. Kondisi parking on street ini sangat mengganggu pengguna jalan. Bagi pejalan kaki hal ini jelas sangat mengganggu karena mereka tidak memiliki ruang gerak yang cukup layak untuk melintasi jalan sekumpul. Bagi pengguna kendaraan bermotor, parkir on street mempersempit jalan sehingga berimbas pada kemacetan.



Gambar 31. Sebagian besar kendaraan bermotor memarkir kendaraan di bahu jalan sehingga membatasi ruang bagi pejalan kaki. (Sumber: Dok. Pribadi, 2018)

#### e. Tempat Sampah

Terkait dengan tempat sampah, disepanjang jalan ini tidak ditemukan tempat pembuangan sampah. Sistem pembuangan sampah rumah tangga di koridor ini adalah masyarakat setempat mengumpulkan sampah rumah tangganya di depan gang masing-masing kemudian pengangkut sampah hanya mengambil sampah rumah tangga setiap hari dari jam 06.00-07.00 WITA yang kemudian dikumpulkan di TPA martapura.



Gambar 32. Tidak terdapat bak sampah disepanjang jalan. (Sumber: Dok. Pribadi, 2018)

#### f. Lampu Jalan

Lampu jalan pada koridor ini hanya terdapat pada bagian kiri koridor dengan jarak 100 meter per lampu. Kondisi lampu cukup baik dengan penerangan sedang atau cukup untuk menerangi jalan. Dan di hari-hari tertentu seperti pada acara haulan atau pada bulan Ramadhan, kuantitas lampu diperbanyak dan di fokuskan pada gang-gang sempit yang memerlukan penerangan lebih banyak untuk menghindari terjadinya kecelakaan bagi pejalan kaki.





Gambar 33. Kondisi Lampu jalan (Sumber: Dok. Pribadi, 2017 dan Banjar\_info, 2017)

#### g. Vegetasi

Pada koridor ini vegetasi untuk peneduh jalan sangat jarang dijumpai, sepanjang jalan hampir tidak terdapat pepohonan bertajuk lebar untuk peneduh pengguna jalan. Hal ini membuat pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna kendaraan roda dua sangat tidak nyaman untuk melintasi jalan ini pada saat panas terik.

#### 4.3.3. Aspek non fisik

Aspek non-fisik sangat berkaitan dengan aktifitas pengguna koridor, pengguna koridor yang dimaksud adalah masyarakat setempat dan pengunjung wisata religi Sekumpul. Aspek-aspek tersebut seperti kegiatan sosial, kegiatan ekonomi, dan kegiatan ibadah. Pada koridor ini pengguna jalan menggunakan tempat-tempat seperti warung makan, café maupun restoran sebagai tempat untuk bersosialisasi, tidak terdapat taman atau RTH pada koridor ini untuk mewadahi masyarakat bersosialisasi.

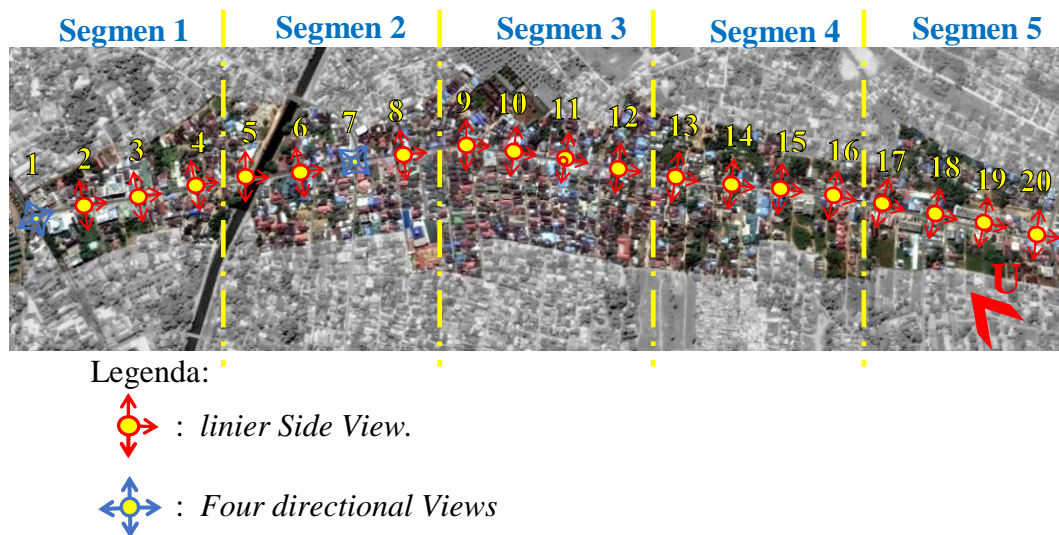
Untuk kegiatan ekonomi, disepanjang jalan ini terdapat banyak toko non-permanen seperti warung makan, kios bahan sembako, dan PKL. Pada jam-jam tertentu di jalur pedestrian segmen ketiga pada Jalan Sekumpul, terdapat penjual bunga yang hanya buka pada pagi hari dari jam 06.30-12.00 WITA, pada sore hari di jalur pedestrian segmen kedua pada jalan Sekumpul terdapat penjual buah musiman yang buka dari jam 05.00 – 22.00 WITA.

Pada waktu-waktu tertentu seperti solat Jum'at, acara haulan dan pada bulan ramadhan sebagian besar koridor ini ditutup sehingga koridor ini steril dari moda kendaraan bermotor apapun. Yang diperbolehkan mengakses hanya pejalan kaki dan penyandang disabilitas.

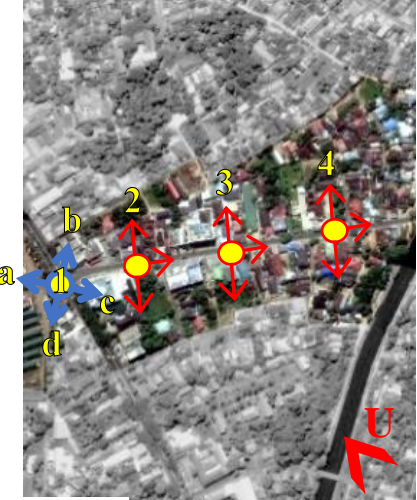






## 4.4. ANALISIS

### 4.4.1. Walkthrough analysis

Elemen yang dibahas dalam analisa Walkthrough yaitu path (jalur) dan Nodes (titik persimpangan atau titik pertemuan aktifitas). Untuk menganalisa permasalahan Jalan Sekumpul menggunakan teknik pengambilan gambar *serial view*, *linier side view*, dan *single directional view*. Metode ini digunakan untuk memvisualisasikan sepanjang ruas jalan sekumpul secara beruntun/ tersusun dari titik awal berjalan (Origin) hingga titik akhir berjalan (Destination) yang akan memberikan informasi fakta/ potensi koridor serta kesan ruang yang didapat peneliti. Dari origin hingga destination, titik pengambilan gambar beruntun dilakukan disetiap 100-120 meter. Kriteria analisa yang dilakukan berdasarkan aspek *livable street*, yakni *safety and comfort*, *Healthy street*, *social interactions*, *Neighborly territory*, *Fun green street*, *unique*, *transparency*, *Maintenance and good quality of construction and design*.










## 1. Path dan Nodes Kondisi Jalan

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Key Map Segmen 1</b></p>  <p><b>Legenda</b></p> <p> : <i>Four directional view</i></p> <p> : <i>Linier side view</i></p> | <p><b>Hasil Penggambaran</b></p> <p>1. </p> <p>2. </p> <p>3. </p> <p>4. </p>   |
| <p><b>Kondisi fisik Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Material Jalan : Aspal, Beton penutup drainase.</li> <li>- Kondisi Jalan : Lebar jalan 10 meter pada persimpangan jalan Ahmad Yani dan Jalan Sekumpul yang kemudian mengerucut menjadi 7 meter di spot</li> </ul>   | <p><b>Analisa Walk Through</b></p> <p><b>1. Safety and comfort</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>GSB pada spot 2 hingga spot 3 garis sempadan bangunan di sisi kiri bahu jalan hanya 3.5 meter dari median jalan. (berdasarkan ketentuan umum Perda Kabupaten Banjar tahun 2013 GSB pada Jalan Sekumpul adalah 15 meter.)</li> <li>Jika dilihat dari elemen streetscape nodes Jalan Ahmad Yani hingga Jalan Sekumpul, penanda jalan pada segmen 1 ini sudah cukup jelas dan keberadaannya pun dapat</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
| <p>pengamatan 7, kondisi jalan baik, permukaan jalan rata, terdapat zebra cross di perempatan jalan Ahmad Yani dan Jalan Sekumpul, tidak terdapat garis jalan, tidak ditemukan lubang disepanjang jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- GSB 17- 3 meter.</li> </ul> <p><b>Kondisi Fasilitas Pelengkap Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kondisi jalur pedestrian : lebar jalur pedestrian <math>\pm 1</math> meter, terdapat jalur pedestrian di kedua sisi jalan, jalur pedestrian hanya berupa beton penutup drainase, terdapat banyak lubang dan dengan permukaan yang tidak rata.</li> <li>- Tidak terdapat jalur difable dan jalur sepeda</li> <li>- Pada pangkal zebra cross tidak terdapat jalur pedestrian dan ramp.</li> <li>- Vegetasi hanya terdapat di sepanjang jalan Ahmad Yani.</li> <li>- Tidak terdapat bangku atau tempat duduk disepanjang koridor.</li> <li>- Terdapat lahan parkir yang luas didepan bangunan perdagangan dan jasa</li> <li>- Tidak tersedia tempat sampah disepanjang segmen jalan</li> <li>- Lampu jalan di temui hanya dibagian sebelah kiri bahu jalan per 100 meter.</li> </ul> | <p>dilihat oleh pengguna jalan, terdapat arah jalan namun pada jalan ini tidak terdapat peta rute atau keymap kawasan yang dapat mempermudah pengguna jalan untuk mengetahui posisi dan arah yang ingin dituju.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c. Tidak adanya garis jalan dan median jalan membuat kendaraan berbalik arah dengan seandainya. Hal ini berbahaya pada aktifitas lalu lintas yaitu dapat menyebabkan kecelakaan lalulintas.</li> <li>d. Di persimpangan jalan antara Jalan Ahmad Yani dan Jalan Sekumpul saluran drainase dibiarkan terbuka, padahal dipersimpangan tersebut terdapat zebra cross atau walk cross. Hal ini dapat membahayakan penyebrang jalan.</li> <li>e. Sebagian besar bangunan perdagangan dan jasa pada segmen ini telah menyediakan lahan parkir yang luas sehingga memudahkan pengguna kendaraan untuk berbelanja diarea tersebut.</li> <li>f. Kondisi jalur pedestrian yang banyak lubang dan dengan permukaan yang tidak rata dapat membahayakan pejalan kaki dan penyandang disabilitas.</li> </ul> <p><b>2. Healthy street</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Intensitas kendaraan pada jalan ini cukup ramai, dikarenakan segmen ini selain pintu masuk dari Jalan Ahmad Yani menuju Jalan Sekumpul, pada segmen ini sebagian besar tata guna bangunan adalah perdagangan dan jasa.</li> <li>b. Transportasi umum seperti bus kota, angkot, mikrolet, dan metromini hanya tersedia di Jalan Ahmad Yani. Sedangkan untuk mengakses Jalan Sekumpul transportasi umum yang tersedia hanya ojek, becak, dan bentor.</li> <li>c. Kurang baiknya kualitas jalur pedestrian menurunkan minat pejalan kaki untuk melintas di segmen jalan ini.</li> </ul> <p><b>3. Social Space</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tidak tersedianya bangku dan openspace menimbulkan tidak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat disegmen koridor ini.</li> <li>b. Interaksi antar masyarakat hanya terjadi saat pelaksanaan rutinitas keagamaan seperti solat fardhu' dan buka puasa bersama di Masjid Pancasila.</li> </ul> <p><b>4. Neighborly territory</b></p> |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>a. Kurangnya sense of belonging dan attachment to place masyarakat setempat terlihat dari minimnya partisipasi masyarakat di segmen ini terhadap pengelolaan dan penataan ruang koridor.</p> <p><b>5. <i>Fun and green street</i></b></p> <p>a. Tidak adanya pepohonan rindang dan shelter di Jalan Sekumpul membuat pejalan kaki dan pengguna kendaraan merasa tidak nyaman sehingga sebagian besar masyarakat memilih untuk tidak melewati jalan tersebut dengan berjalan kaki pada saat matahari terik.</p> <p>b. Tidak adanya elemen vegetasi juga membuat koridor pada segmen ini terkesan kaku dan tidak menarik minat pejalan kaki untuk melintas disana.</p> <p><b>6. <i>Unique</i></b></p> <p>a. Keunikan yang terdapat pada segmen jalan ini adalah terdapat Masjid Pancasila yang menjadi daya tarik pengguna jalan.</p> <p><b>7. <i>Transparency</i></b></p> <p>a. Pada bangunan komersil di segmen jalan ini beberapa bangunan memiliki fasade dengan material kaca sehingga pengguna jalan dapat dengan jelas apa yang ada didalamnya.</p> <p><b>8. <i>Maintenance and good quality of constructions and design</i></b></p> <p>a. Kondisi fisik bangunan pada segmen jalan ini sebagian besar memiliki kualitas yang cukup baik.</p> <p>b. Meskipun terdapat petugas kebersihan dari dinas kebersihan dan pertamanan yang setiap hari membersihkan koridor dari sampah. Tidak adanya tempat sampah permanen disepanjang segmen koridor memperberat pekerjaan petugas kebersihan. Dan hal tersebut tidak memandirikan masyarakat.</p> |
|--|---|









|  |   |
|--|---|
| <p><b>Key Map Segmen 2</b></p>  <p><b>Legenda</b></p> <p> : <i>Four directional view</i></p> <p> : <i>Linier side view</i></p> | <p><b>Hasil Penggambaran</b></p> <p>5. </p> <p>6. </p> <p>7. </p> <p>8. </p>  |
| <p><b>Kondisi fisik Jalan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Material Jalan : Aspal, Beton penutup drainase.</li> <li>- Kondisi Jalan : Lebar jalan mengerucut mulai dari 7 meter pada spot 5 hingga 6 meter pada spot 8. Kondisi jalan baik, permukaan jalan rata, tidak ditemukan lubang</li> </ul>  | <p><b>Analisa Walk Through</b></p> <p><b>1. Safety and comfort</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>GSB pada segmen jalan ini sebagian besar tidak mengikuti ketentuan Perda Kabupaten Banjar. Yaitu 15-1.5 meter.</li> <li>Jika dilihat dari elemen streetscape pada segmen jalan ini, penanda jalan pada segmen 2 ini tidak jelas, baik dari segi fungsi maupun dari segi keberadaannya. Di segmen ini juga tidak terdapat rute jalan menuju wisata religi Sekumpul agar dapat memudahkan pengunjung. Lampu lalu lintas yang berada di persimpangan Jalan Sekumpul dan Jalan Guntung Alaban tidak sesuai fungsinya karena hanya terdapat</li> </ol> |

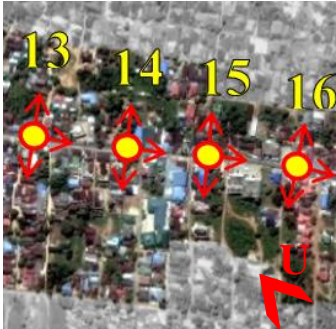



|   |   |
|---|---|
| <p>disepanjang jalan, tidak terdapat garis jalan, dan tidak ada zebra cross.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- GSB 15-1.5 meter.</li> </ul> <p><b>Kondisi Fasilitas Pelengkap Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kondisi jalur pedestrian : lebar jalur pedestrian <math>\pm 1</math> meter, terdapat jalur pedestrian di kedua sisi jalan, jalur pedestrian hanya berupa beton penutup drainase, terdapat banyak lubang dan dengan permukaan yang tidak rata. Terkecuali pada spot 8 tepat di depan gerbang makam K.H. Zaini Abdul Ghani, pada jalur pedestrian bagian kanan lebar jalur pedestrian <math>\pm 1.5</math> meter. Dengan material beton bercat hijau, dan permukaan rata. Namun tidak terdapat jalur difable dan jalur sepeda, dan tidak terdapat ramp.</li> <li>- Hanya terdapat satu pepohonan rindang di segmen jalan ini, yaitu di persimpangan jalan Sekumpul dan Jalan Gunung Alaban.</li> <li>- Tata guna lahan pada segmen ini adalah tempat wisata religi, dan Pendidikan Taman Kanak-Kanak, sisa guna lahannya adalah bangunan perdagangan, kuliner, penginapan, dan jasa.</li> <li>- Disepanjang segmen koridor, lahan parkir hanya terdapat pada kawasan</li> </ul> | <p>lampu lalin berwarna kuning yang memberikan isyarat untuk berhati-hati, akan tetapi tidak ada pengaturan arah jalan atau garis jalan, sehingga seringkali pada node 7 ini arah sirkulasi kendaraan menjadi kacau.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c. Pada segmen jalan ini bangunan yang menyediakan lahan parkir hanya makam K.H. Zaini Abdul Ghani, Gallery Al-Zahra, dan toko roti HJ. Enong. Bangunan pendidikan, perdagangan dan jasa yang ada pada segmen jalan ini tidak menyediakan lahan parkir, sehingga parkir on-street seringkali mengganggu kelancaran aktifitas lalu lintas.</li> <li>d. Pada persimpangan Jalan Sekumpul dan Jalan Guntung Alaban, terdapat saluran drainase yang masih dibiarkan terbuka, dengan kondisi jalan yang sempit, saluran drainase tersebut berpotensi dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan.</li> <li>e. Kondisi jalur pedestrian yang banyak lubang dan dengan permukaan yang tidak rata dapat membahayakan pejalan kaki dan penyandang disabilitas.</li> <li>f. Aktifitas PKL yang terdapat pada jalur pedestrian dan jalur pedestrian yang berlubang di segmen ini membuat pejalan kaki lebih memilih untuk berjalan di jalur kendaraan bermotor, sehingga menyebabkan bertambahnya ketidaknyamanan bagi pejalan kaki, pengguna sepeda maupun kendaraan bermotor.</li> <li>g. Pada segmen koridor ini sebagian besar guna lahan adalah peruntukan warung jajan, kuliner dan café. Namun beberapa warung tersebut tidak menyediakan lahan parkir, sehingga pengunjung memilih untuk memarkir kendaraannya di jalan atau di tempat wisata religi. Kemudian pengunjung berjalan kaki untuk menuju tempat kuliner.</li> </ul> <p><b>2. Healthy street</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Intensitas kendaraan pada segmen ini sangat padat, dan sering kali terjadi kemacetan yang parah. Karena pada segmen 2 ini tepatnya pada nodes 7 kendaraan datang dari empat arah, yaitu pengguna jalan dari arah jalan Ahmad yani menuju Jalan Sekumpul atau wisata religi Sekumpul dan sebaliknya, kemudian pengguna jalan dari arah Jalan Guntung Alaban menuju Jalan Tanjung Rema dan sebaliknya. Hal tersebut terjadi dikarenakan tidak adanya pengaturan jalan yang baik, tidak adanya pembagian dan pembatas jalan untuk setiap moda transportasi, dan jalan yang sempit memperparah keadaan tersebut.</li> </ul> |
|---|---|



|  |   |
|--|---|
| <p>wisata religi, dan tidak terdapat lahan parkir di depan bangunan perdagangan lain terkecuali pada Gallery Al-Zahra.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak ada tempat duduk disepanjang jalan dan tempat sampah disepanjang jalan</li> <li>- Terdapat banyak PKL (penjual bunga dan penjual buah musiman) yang berjualan disepanjang jalur pedestrian.</li> <li>- Lampu jalan di temui hanya dibagian sebelah kiri bahu jalan per 100 meter.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>b. Transportasi umum yang dapat dicapai pada jalan ini hanya ojek, bentor dan becak. Transportasi umum lain seperti bus pariwisata, taksi, dan mikrolet yang terdapat di segmen ini adalah transportasi carteran pengunjung makam.</li> <li>c. Pada siang hari saat panas terik, koridor jalan terasa sangat panas, dan berpolusi (suara dan udara). Meskipun demikian, pada segmen jalan ini pejalan kaki yang sedang berwisata religi, maupun sedang berwisata kuliner masih bisa terlihat (hanya beberapa orang)</li> </ul> <p><b>3. Social Space</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Meskipun tidak terdapat bangku di jalur pedestrian, interaksi sosial masyarakat masih ada akan tetapi hanya ditempat-tempat tertentu, seperti di warung makan, café, dan di toko-toko.</li> <li>b. Interaksi sosial juga sering terjadi di kubah makam Guru Sekumpul, dan saat pelaksanaan rutinitas keagamaan.</li> </ul> <p><b>4. Neighborly territory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pada segmen 2 ini masyarakat setempat merasa memiliki keterikatan terhadap sosok K.H. Zaini Abdul Ghani sehingga antusiasme masyarakat dalam pelaksanaan acara-acara yang berhubungan dengan beliau sangat tinggi.</li> </ul> <p><b>5. Fun and green street</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Material jalur pedestrian di segmen ini tidak dapat menyerap panas.</li> <li>b. Tidak terdapat pola atau warna khusus yang menjadi ciri khas segmen ini dan kondisi jalan kurang atraktif dan menarik.</li> </ul> <p><b>6. Unique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Keunikan segmen jalan ini adalah terdapat Wisata religi makam K.H. Zaini Abdul Ghani dan terdapat banyak tempat kuliner yang menjadi favorit pengunjung.</li> <li>b. Pada segmen ini disetiap minggu malam diadakan kegiatan maulid habasy sehingga disetiap minggunya kawasan ini selalu ramai dan padat jamaah.</li> <li>c. Pada bulan ramadhan disetiap tahunnya di kawasan wisata religi Sekumpul ini dilaksanakan buka puasa bersama, solat terawih dan solat tahajjud bersama, sehingga akses untuk ke beberapa gang di segmen jalan tersebut di tutup total.</li> </ul> <p><b>7. Transparency</b></p> |
|--|---|



|   |  |
|---|--|
|   | <p>a. Bangunan komersil yang terdapat pada segmen jalan ini kurang memiliki keterkaitan suasana maupun visual antara dalam dan luar bangunan.</p> <p><b>8. <i>Maintenance and good quality of structure and design</i></b></p> <p>a. Meskipun di segmen ini memiliki keunikan identitas, akan tetapi sebagian bangunan yang ada pada segmen ini memiliki kualitas desain yang rendah, terlebih pada pasar perlengkapan dan pernik muslim yang terdapat disekitar Musholla Ar-raudhah.</p> <p>b. Di segmen koridor ini juga tidak terdapat tempat sampah.</p> |
| <p><b>Key Map Segmen 3</b></p>  <p>Legenda</p>  <p>: <i>Linier side view</i></p> | <p><b>Hasil Penggambaran</b></p> <p>9. </p> <p>10. </p> <p>11. </p> <p>12. </p>   |







|   |   |
|---|---|
| <p><b>Kondisi fisik Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Material Jalan : Aspal, sebagian penutup drainase adalah beton, sebagian lainnya kayu.</li> <li>- Kondisi Jalan : Lebar jalan kembali mengerucut menjadi 5 meter kemudian sedikit melebar hingga 6 meter di spot 12. Kondisi aspal jalan baik, permukaan jalan rata, tidak ditemukan lubang disepanjang jalan, namun sebagian besar saluran drainase dibiarkan terbuka, tidak terdapat garis jalan, dan tidak ada zebra cross.</li> <li>- GSB 17.5-2.5 meter</li> </ul> <p><b>Kondisi Fasilitas Pelengkap Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kondisi jalur pedestrian : Pada segmen tidak terdapat jalur pedestrian dikedua bahu jalan.</li> <li>- Tidak ada vegetasi baik itu pepohonan rindang maupun perdu.</li> <li>- Tidak terdapat bangku atau tempat duduk disepanjang koridor.</li> <li>- Guna lahan pada segmen ini adalah Pasar tradisional.</li> <li>- Sebagian besar bangunan yang terdapat pada pasar tidak merupakan bangunan permanen</li> <li>- Disepanjang segmen koridor, tidak terdapat lahan parkir</li> </ul> | <p><b>Analisa Walk Through</b></p> <p><b>1. Safety and comfort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bangunan pada segmen ini sebagian besar memiliki GSB 2.5-4 meter.</li> <li>b. Tidak terdapat penanda jalan yang ditemui di segmen 3. Hal tersebut menjadi penyebab tidak teraturnya aktifitas lalu lintas.</li> <li>c. Pasar tradisional yang terdapat di segmen ini tidak menyediakan lahan parkir membuat pengunjung pasar parkir sembarangan di pinggir jalan.</li> <li>d. Sebagian saluran drainase pada segmen ini ditutup dengan penutup kayu membuat pejalan kaki dan penyandang disabilitas merasa kesulitan dan kurang nyaman untuk melintasi segmen jalan ini.</li> <li>e. Tidak terdapat jalur pedestrian dikedua sisi bahu jalan membuat pejalan kaki dan penyandang disabilitas memilih jalan aspal untuk melintasi segmen tersebut.</li> </ul> <p><b>2. Healthy street</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Intensitas kendaraan pada segmen ini sangat padat dan cenderung kacau, pada segmen ini seringkali terjadi kemacetan yang disebabkan parking on-street pengunjung pasar jalan yang sempit semakin memperparah kemacetan tersebut.</li> <li>b. Transportasi umum yang dapat dicapai pada jalan ini hanya ojek, bentor dan becak. Transportasi tersebut sangat membantu pengunjung pasar. Akan tetapi dengan kondisi jalan yang sempit dan pengguna jalan yang heterogen, angkutan tersebut kerap kali menjadi penyebab kemacetan saat drop barang.</li> <li>c. Tidak tersedianya kontainer sampah pada segmen ini membuat berkurangnya kesehatan lingkungan jalan.</li> </ul> <p><b>3. Social Space</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tidak terdapat bangku dan area sosial di sepanjang segmen jalan. Interaksi sosial hanya terjadi di warung dan toko.</li> </ul> <p><b>4. Neighborly territory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pada segmen ini, hilangnya ruang pejalan kaki juga serta merta mengurangi interaksi sosial antar masyarakat yang berdampak pada kurangnya rasa memiliki terhadap lingkungan</li> </ul> <p><b>5. Fun and green street</b></p> |
|---|---|

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak ada tempat sampah disepanjang jalan</li> <li>- Lampu jalan di temui hanya dibagian sebelah kiri bahu jalan per 100 meter.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pada segmen jalan ini hilangnya ruang pejalan kaki juga berdampak pada hilangnya minat masyarakat untuk melintasi segmen jalan ini dengan berjalan kaki.</li> <li>b. Tidak adanya elemen vegetasi pada segmen ini juga menambah panas yang menjadi penyebab ketidaknyamanan jalan.</li> </ul> <p><b>6. Unique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Keunikan pada segmen 3 ini yaitu memiliki pasar tradisional buah yang jam operasionalnya hingga 15 jam per hari. Sehingga pengunjung dan masyarakat yang berada disekitar pasar merasa terbantu dengan keberadaan pasar tersebut. Pasar tersebut tidak hanya memberikan dampak positif namun juga hal demikian memberikan dampak negatif pada kelancaran lalu lintas.</li> </ul> <p><b>7. Transparency</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pada segmen jalan ini Barang dagangan para pedagang yang dipajang sebagian besar diletakkan hampir ke jalan aspal, membuat tidak adanya ruang bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas.</li> </ul> <p><b>8. Maintenance and good quality of structure and design</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Di segmen koridor ini juga tidak terdapat tempat sampah.</li> </ul> |
| <p><b>Key Map Segmen 4</b></p>  <p>Legenda</p>  <p>: Linier side view</p> | <p><b>Hasil Penggambaran</b></p> <p>13. </p> <p>14. </p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>15. </p> <p>16. </p>   |
| <p><b>Kondisi fisik Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Material Jalan : Aspal, Beton penutup drainase.</li> <li>- Kondisi Jalan : Lebar jalan 6 meter. Kondisi jalan baik, permukaan jalan rata, tidak ditemukan lubang disepanjang jalan, namun sebagian besar saluran drainase dibiarkan terbuka, tidak terdapat garis jalan, dan tidak ada zebra cross.</li> <li>- GSB 18-2 meter</li> </ul> | <p><b>Analisa Walk Through</b></p> <p><b>1. Safety and comfort</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Sebagian besar bangunan pada segmen ini memiliki GSB 2-4.5 meter.</li> <li>Meskipun sebagian besar guna lahan pada segmen ini adalah perdagangan dan jasa, sebagian bangunan tidak menyediakan lahan parkir pada halaman tokonya. Pengunjung pada pertokoan disegmen ini cenderung sepi. Masyarakat setempat lebih memilih untuk berbelanja di pasar batuah karena ketersediaan beragam kebutuhan.</li> <li>Pada segmen ini tidak terdapat zebra cross membuat penyebrang jalan tidak merasa nyaman untuk menyebrang jalan.</li> <li>Tidak adanya garis jalan dan median jalan membuat kendaraan berbalik arah dengan seenaknya. Hal ini berbahaya pada aktifitas lalu lintas yaitu dapat menyebabkan kecelakaan lalulintas</li> <li>Tidak adanya pedestrian dikedua sisi bahu jalan menghilangkan ruang yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan penyandang difabel untuk melintasi segmen jalan ini.</li> </ol> <p><b>2. Healthy street</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Intensitas kendaraan pada segmen ini cukup lenggang dan jarang terjadi kemacetan. Hal tersebut dikarenakan sedikitnya aktifitas yang menarik minat pengunjung pada segmen ini.</li> <li>Tidak terlihat angkutan umum yang melintas di segmen jalan ini.</li> </ol> <p><b>3. Social space</b></p> |
| <p><b>Kondisi Fasilitas Pelengkap Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kondisi jalur pedestrian : Tidak terdapat jalur pedestrian dikedua sisi pada segmen ini</li> <li>- Tidak ada vegetasi baik itu pepohonan rindang maupun perdu.</li> <li>- Tidak terdapat bangku atau tempat duduk disepanjang koridor.</li> </ul>  |   |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Guna lahan pada segmen ini adalah sebagian besar adalah perdagangan dan jasa.</li> <li>- Disepanjang segmen koridor, lahan parkir hanya terdapat pada Ruko berlantai 2.</li> <li>- Tidak ada tempat sampah disepanjang jalan</li> <li>- Lampu jalan di temui hanya dibagian sebelah kiri bahu jalan per 100 meter.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tidak adanya bangku maupun RTH pada segmen jalan tersebut membuat tidak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat pada segmen ini.</li> </ul> <p><b>4. Neighborly territory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kurangnya interaksi sosial pada segmen ini menyebabkan berkurang pula rasa memiliki lingkungan masyarakat.</li> </ul> <p><b>5. Fun and green street</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tidak adanya pepohonan rindang dan shelter mengurangi ketidaknyamanan pengguna jalan saat terkena terik panas matahari.</li> </ul> <p><b>6. Unique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pada segmen jalan ini tidak memiliki keunikan khusus akan tetapi pada segmen jalan ini kerap kali terjadi genangan air hingga 30 cm pada saat musim hujan, hal tersebut dikarenakan pada segmen jalan ini ketinggiannya lebih rendah dari pada jalan di segmen 1, 2 dan 3.</li> </ul> <p><b>7. Transparency</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bangunan komersil pada segmen ini masih tidak memiliki keterhubungan suasana baik dalam maupun ruang luar bangunan.</li> </ul> <p><b>8. Maintenance and good quality of structure and design</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Seperti segmen – segmen sebelumnya, tidak terdapat tempat sampah permanen pada segmen ini membuat berkurangnya kualitas kesehatan lingkungan pada segmen ini.</li> </ul> |
|--|---|



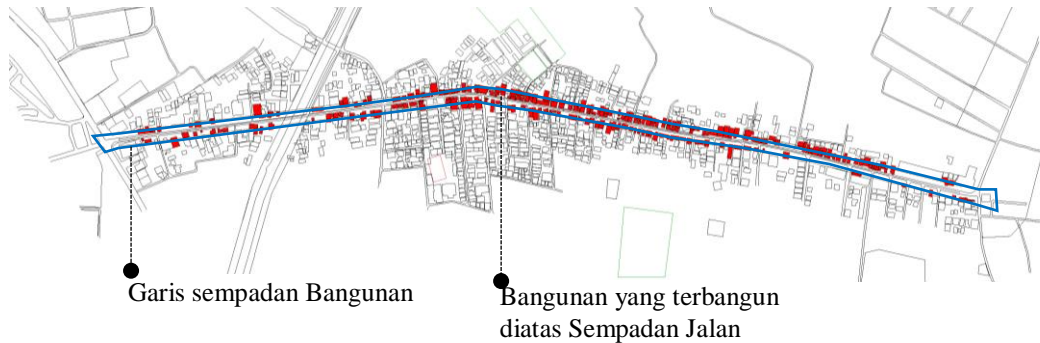
|  |  |
|--|--|
| <p><b>Key Map Segmen 5</b></p>  <p><b>Legenda</b></p>  : <i>Linier side view</i>   | <p><b>Hasil Penggambaran</b></p> <p>17. </p> <p>18. </p> <p>19. </p> <p>20. </p>   |
| <p><b>Kondisi fisik Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Material Jalan : Aspal, Beton penutup drainase.</li> <li>- Kondisi Jalan : Lebar jalan 6 meter. Kondisi jalan baik, permukaan jalan rata, namun sebagian besar saluran drainase dibiarkan terbuka, tidak ditemukan lubang disepanjang jalan, tidak terdapat garis jalan, dan tidak ada zebra cross.</li> <li>- GSB 15-4 meter.</li> </ul> | <p><b>Analisa Walk Through</b></p> <p><b>1. Safety and comfort</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Sebagian besar GSB pada segmen jalan ini sudah sesuai dengan ketentuan umum Perda Kabupaten Banjar, yaitu 15 meter, sebagian lainnya masih belum sesuai yaitu 4-6 meter.</li> <li>Tidak terdapat penanda jalan yang jelas sehingga pengguna jalan merasa kebingungan saat berada disana.</li> <li>Tidak adanya garis jalan dan pembatas jalan dua arah membuat pengendara bermotor berputar arah seenaknya hal ini berbahaya pada aktifitas lalu lintas yaitu padat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Kondisi Fasilitas Pelengkap Koridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kondisi jalur pedestrian : tidak ada jalur pedestrian dan jalur sepeda dikedua sisi bahu jalan</li> <li>- Terdapat sedikit vegetasi disepanjang koridor.</li> <li>- Tidak terdapat bangku atau tempat duduk disepanjang koridor.</li> <li>- Guna lahan pada segmen ini sebagian besar adalah tempat kuliner, perdagangan dan jasa</li> <li>- Disepanjang segmen koridor sebagian besar bangunan perdagangan dan jasa menyediakan lahan parkir yang luas</li> <li>- Tidak ada tempat sampah disepanjang jalan</li> <li>- Lampu jalan di temui hanya dibagian sebelah kiri bahu jalan per 100 meter.</li> </ul> | <p>d. Pada segmen ini sebagian besar drainase dibiarkan terbuka dan tidak ada jalur khusus pedestrian, penyandang difabel dan jalur sepeda menyebabkan tidak aman dan nyamannya untuk melintasi segmen ini.</p> <p><b>2. <i>Healthy street</i></b></p> <p>a. Intensitas kendaraan pada segmen ini cukup lenggang, dikarenakan pada segmen ini tidak banyak memiliki aktifitas yang dapat menarik minat pengunjung.</p> <p>b. Tidak terlihat transportasi umum yang melintas pada segmen ini.</p> <p><b>3. <i>Social space</i></b></p> <p>a. Sebagian besar bangunan perdagangan dan jasa atau ruko di segmen ini masih banyak yang kosong, sehingga sangat sedikit terjadi aktifitas ekonomi pada segmen ini.</p> <p>b. Tidak terdapat tempat duduk atau area bersosialisasi pada segmen ini menyebabkan tidak adanya interaksi antar masyarakat.</p> <p><b>4. <i>Neighborly territory</i></b></p> <p>a. Pada segmen ini rasa memiliki masyarakatnya sangat kurang karena kurangnya interaksi antar individu masyarakat.</p> <p><b>5. <i>Fun and green street</i></b></p> <p>a. Terdapat elemen vegetasi pada segmen jalan ini namun tidak bertajuk lebar, sehingga menyebabkan pengguna jalan merasa tidak nyaman dengan panas yang ditimbulkan oleh matahari.</p> <p><b>6. <i>Unique</i></b></p> <p>a. Keunikan pada segmen koridor ini sebagian besar bangunan adalah ruko yang menyediakan lahan parkir yang luas.</p> <p><b>7. <i>Transparency</i></b></p> <p>a. Sedikitnya bangunan komersil yang beroperasi sehingga transparansi pada segmen ini masih belum terasa</p> <p><b>8. <i>Maintenance and good quality of structure and design</i></b></p> <p>a. Tidak tempat sampah permanen menyebabkan kurang sehatnya lingkungan pada segmen ini.</p> |
|--|---|

Setelah menganalisa path dan nodes kondisi Jalan Sekumpul dengan teknik Walkthrough analysis, Kemudian disimpulkan dengan teknik mapping hingga diketahui hal-hal apa saja yang diperlukan dalam penataan koridor Sekumpul. Berikut merupakan kesimpulan dari hasil analisa Walk through Jalan Sekumpul.

### 1. *Safety and comfort*

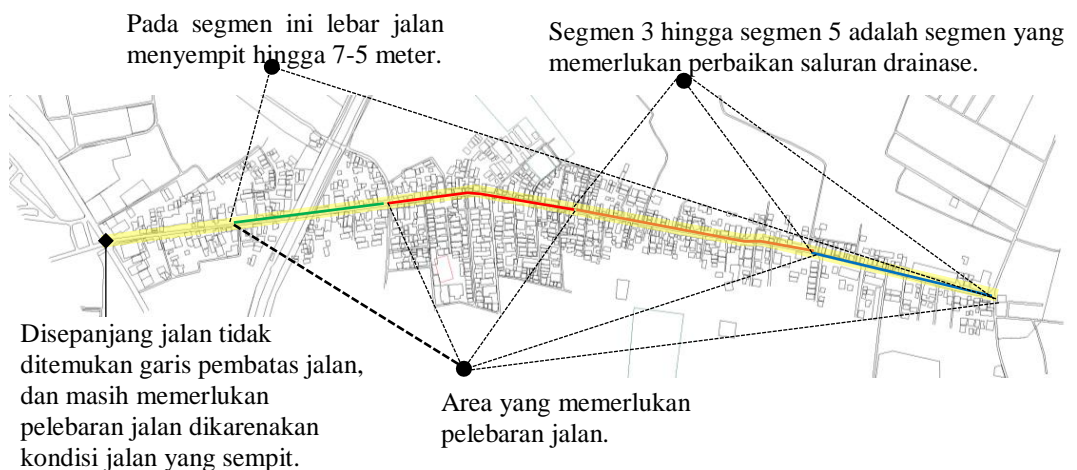
#### a. Garis Sempadan Bangunan



Sebagian besar bangunan yang terbangun di sepanjang koridor tidak sesuai dengan GSB terlebih pada segmen 2 hingga segmen 4.

Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui kriteria penataan GSB Jalan Sekumpul yaitu perlu menata koridor sesuai dengan Perda Kabupaten Banjar mengenai Sempadan Jalan yaitu GSB 15 meter.

#### b. Struktur Jalan

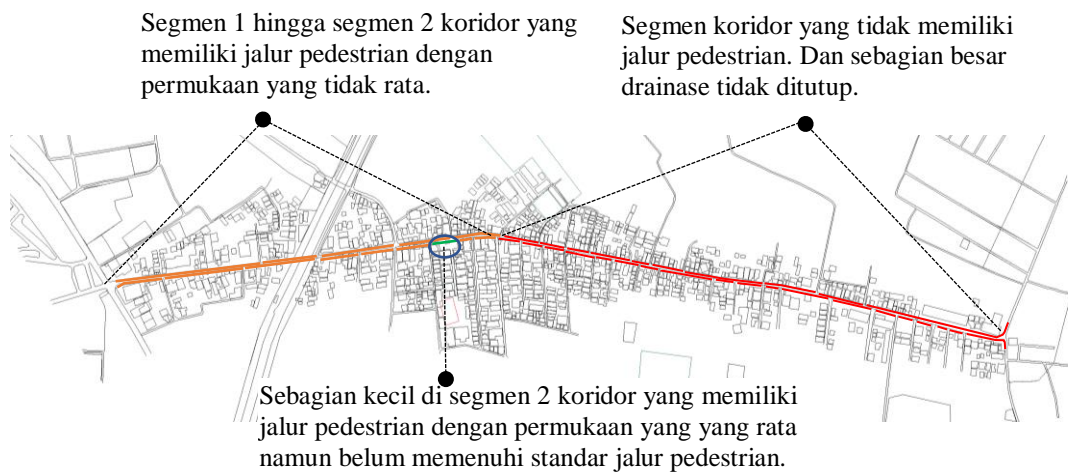


Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan Jalan Sekumpul yaitu:



- Perlu adanya pelebaran jalan yang sesuai dengan ketentuan umum peraturan zonasi untuk jalan lokal primer yaitu paling sedikit 7.5 meter (Perda Kabupaten Banjar No. 3 Th. 2013 Paragraf 3 Pasal 52 Ayat 7).
- Jalan harus memiliki marka jalan yang jelas.
- Jalan harus memiliki median jalan untuk menghindari kekacauan arus jalan.
- Jalan harus dapat mengakomodasi seluruh pengguna jalan baik itu pejalan kaki, penyandang disabilitas, maupun transportasi umum.
- Perlu adanya perbaikan saluran drainase.
- Saluran drainase harus tertutup untuk menghindari terjadinya kecelakaan pengguna jalan dan untuk menghindari perilaku masyarakat membuang sampah pada saluran drainase.

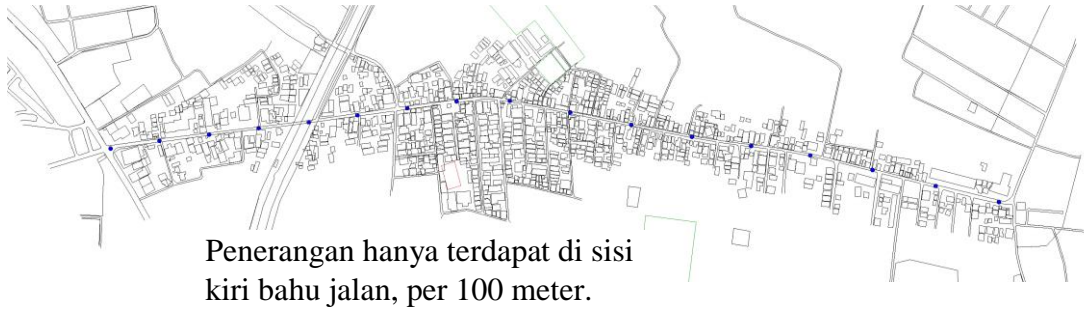
c. Jalur Pedestrian



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan untuk menata jalur pedestrian di Jalan Sekumpul:

- Disepanjang Jalan Sekumpul harus menyediakan jalur pedestrian, jalur penyandang disabilitas, dan jalur sepeda.
- Permukaan jalan pedestrian harus rata dan tidak berlubang.
- Perlu adanya pembatas antara jalan raya, jalur sepeda, jalur pedestrian dan bangunan.
- Jalur pedestrian harus nyaman dan aman.
- Jalur pedestrian harus bebas hambatan dan polusi.

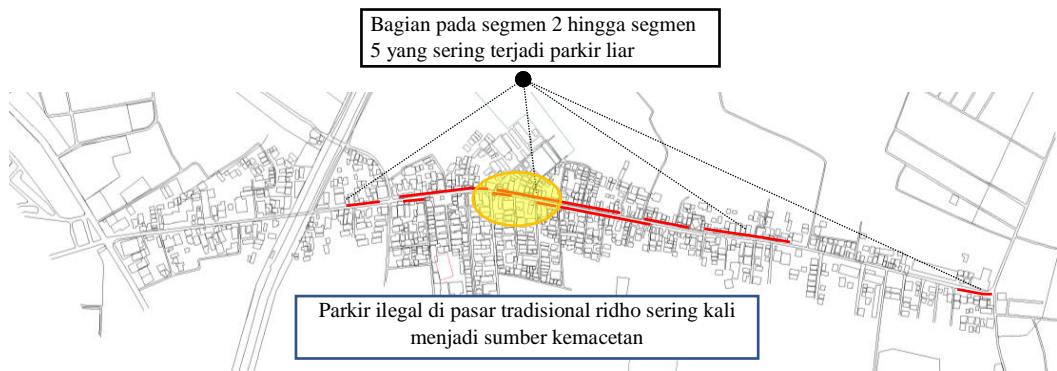
#### d. Pencahayaan



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan penerangan disepanjang Jalan Sekumpul sebagai berikut:

- Perlu adanya penerangan ekstra pada acara haulan dan pada bulan ramadhan
- Perlu adanya penerangan ekstra di jalan lingkungan Sekitar Makam K.H. Zaini Abdul Ghani (Minimal dalam radius 100 meter)

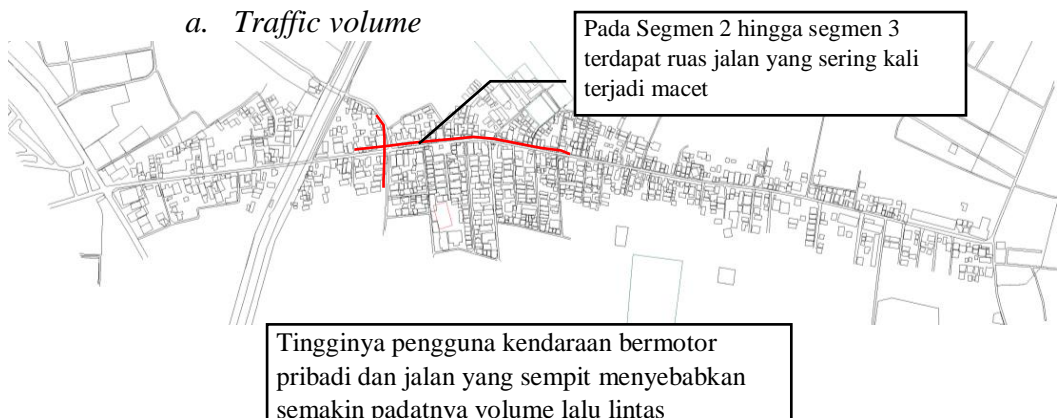
#### e. Parkir



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diperlukan penataan parkir yang sesuai kebutuhan pasar dan bangunan komersil yang tidak mengganggu aktifitas pengguna jalan lainnya.

## 2. Healthy streets

### a. Traffic volume



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diperlukan lebih banyak fasilitas (jalur pedestrian, jalur sepeda, dan moda transportasi publik) yang nyaman, aman, atraktif dan dengan kualitas yang baik untuk mewadahi alternatif moda transportasi non-motor dan moda transportasi publik. Sehingga penggunaan moda transportasi pribadi semakin menurun.

### 3. *Social Space*

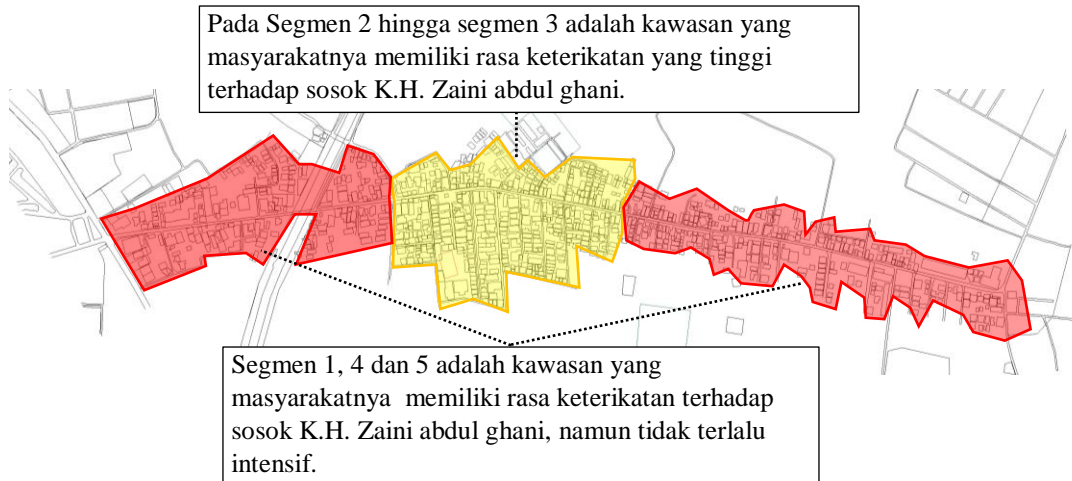
#### a. Tempat duduk dan ruang sosial



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan tempat duduk disepanjang Jalan Sekumpul sebagai berikut:

- Tempat duduk harus tersedia merata disepanjang Jalan Sekumpul.
- Tempat duduk harus nyaman dan aman.
- Perlu adanya ruang terbuka khusus yang aman dan nyaman untuk mewadahi masyarakat berinteraksi sosial.

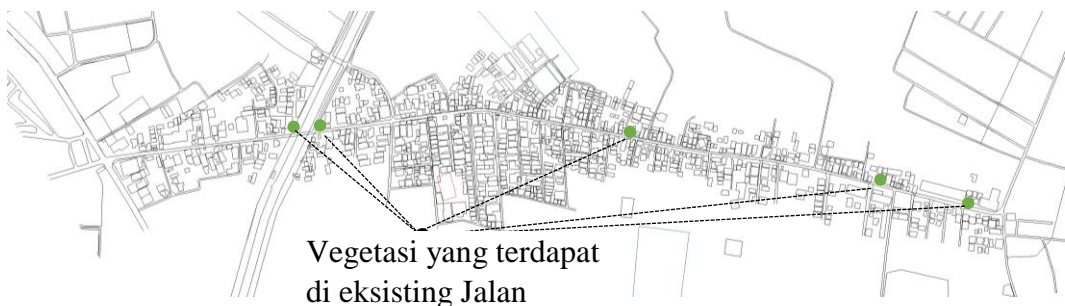
#### 4. Neighborly territory



Dari hasil kesimpulan tersebut, *attachment* masyarakat terhadap lingkungan harus ditingkatkan dengan cara memperkuat identitas koridor tersebut sebagai kawasan wisata religi Sekumpul Martapura sehingga masyarakat yang berada di parameter segmen tersebut dapat memiliki *sense of belonging* terhadap tempat tersebut.

#### 5. Fun and green street

##### a. Vegetasi



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan vegetasi disepanjang Jalan Sekumpul sebagai berikut:

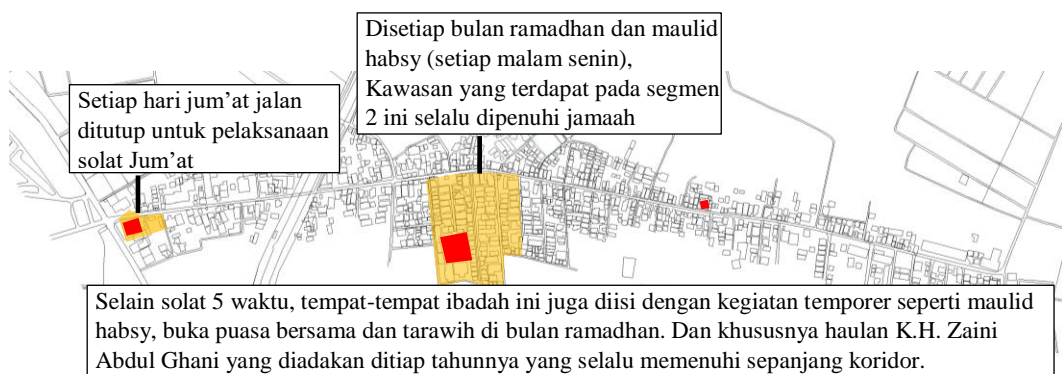
- Perlunya pemberian vegetasi bertajuk lebar disepanjang Jalan Sekumpul untuk menciptakan koridor yang nyaman, teduh dan hijau.
- Perlunya vegetasi yang beragam untuk menciptakan lingkungan hijau yang menyenangkan. Sehingga mengurangi kesan kaku pada lingkungan tersebut.
- Jalur pedestrian perlu menggunakan material yang dapat mengurangi panas lingkungan.

- Desain jalur pedestrian harus atraktif sehingga dapat menarik minat pejalan kaki untuk melintas.

## 6. *Unique*

Beberapa macam aktifitas masyarakat yang terjadi di koridor Sekumpul antara lain adalah aktifitas keagamaan, aktifitas ekonomi, dan aktifitas sosial. Aktifitas tersebutlah yang memberi keunikan dan identitas Jalan Sekumpul.

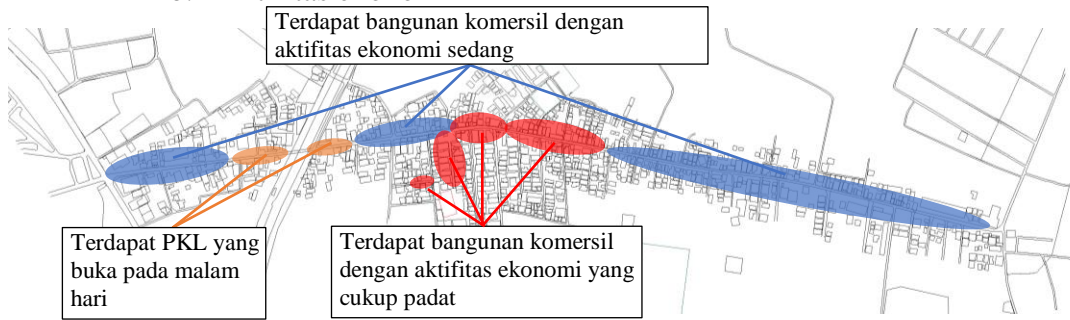
### a. Aktifitas Keagamaan



Dari Hasil kesimpulan tersebut maka perlu adanya *treatment* khusus di kegiatan ibadah temporer sebagai berikut:

- Perlu adanya peningkatan layanan bagi jamaah
- Perlu adanya penambahan fasilitas pendukung kegiatan keagamaan seperti tempat wudhu, pos kesehatan dan pos konsumsi jamaah yang mudah dijangkau
- Perlu adanya peningkatan kualitas penginapan atau homestay yang dekat dengan kubah guru sekumpul
- Perlu adanya koordinasi lalu lintas yang baik saat pelaksanaan kegiatan keagamaan temporer.
- Perlu adanya lahan parkir yang nyaman, aman dan mudah dijangkau para jamaah.

### b. Aktifitas ekonomi



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan bangunan komersil disepanjang Jalan Sekumpul sebagai berikut:

- Perlu adanya penataan PKL yang terdapat di sepanjang jalan Sekumpul
- Perlunya perbaikan kualitas bangunan komersil yang atraktif
- Perlunya penataan kembali pasar tradisional ridho

### c. Aktifitas sosial



Dari Hasil kesimpulan tersebut maka perlu adanya penambahan ruang sosial seperti taman dengan desain yang atraktif di sepanjang jalan Sekumpul terutama di tempat tempat ibadah seperti masjid dan musholla.



## 7. Transparency

Bangunan ritel yang sebagian besar fasadnya cenderung berkualitas baik dan memiliki transparansi antar dalam dan ruang luar sehingga terasa keterkaitan suasana lingkungan.

Bangunan ritel yang sebagian besar fasadnya cenderung berkualitas kurang baik, tidak memiliki keterhubungan suasana dalam dan ruang luar, dan keberadaannya cenderung menimbulkan konflik pejalan kaki

Bangunan ritel yang sebagian besar fasadnya cenderung berkualitas baik namun tidak memiliki keterhubungan suasana dalam dan luar bangunan



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diperlukan perbaikan kualitas fasade bangunan retail yang menarik dan transparan sehingga tercipta keterhubungan suasana antara dalam bangunan dan rualng luar.

## 8. Maintenance and good quality of structure and design

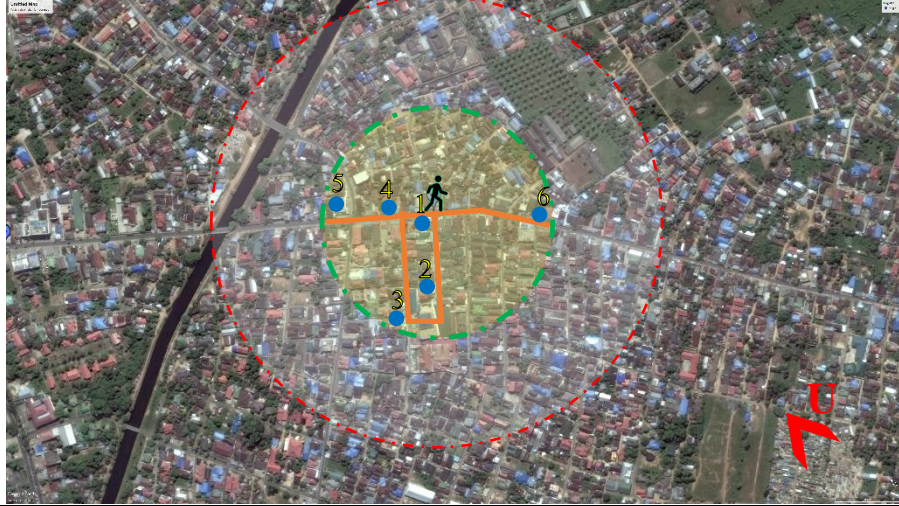
### a. Tempat sampah



Dari hasil kesimpulan tersebut maka diketahui beberapa kriteria penataan tempat sampah disepanjang Jalan Sekumpul sebagai berikut:

- Peletakan tempat sampah harus merata disepanjang jalan Sekumpul.
- Perlu diberlakukannya sistem pemilahan sampah.
- Perlu adanya kontainer sampah berdasarkan jenis sampah.
- Kontainer sampah untuk pejalan kaki diletakkan disetiap 50 meter
- Peletakkan kontaner sampah tidak mengganggu pengguna jalan atau sarana lainnya.

#### 4.4.2. Ped-Shed Analysis

| No. | Mapping Jangkauan pejalan kaki   | Analisa   |
|-----|--|---|
| 1.  | <p>Jalan Sekumpul, di depan pintu masuk Makam K.H. Zaini Abdul Ghani. Titik pertama ini dipilih karena pada titik ini terdapat Makam K.H. Zaini Abdul Ghani yang menjadi main interest pengguna jalan, selain itu juga terdapat lahan khusus parkir yang luas untuk pengunjung makam K.H. Zaini Abdul Ghani.</p>   |   |
|     | <p>Kriteria Umum Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Titik origin terkoneksi dengan kawasan atau bangunan yang memberikan keunikan karakter jalan tersebut.</li> </ul>  |   |
|     |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peneliti berjalan dalam waktu 5 menit dengan kecepatan normal, didapati hasil jarak yang ditempuh dalam waktu tersebut adalah <math>\pm 210</math> meter atau kurang dari jarak idealnya yang ditetapkan oleh pedshed. (presentase jangkauan pejalan kaki adalah 52.5 %).</li> <li>- Selama 5 menit berjalan kaki, peneliti merasakan kurang nyaman karena jalan sangat panas sehingga kurang menikmati toko pernak pernik yang ada di sepanjang jalan.</li> <li>- Hal yang dirasakan saat berjalan kaki selama 5 menit tersebut peneliti merasa terganggu dengan kondisi jalur pedestrian yang tidak rata. Selain itu pada bahu jalan di spot 4 membuat pejalan kaki lebih memilih untuk melintas di jalan raya.</li> <li>- kemudian pada spot 3 peneliti kurang nyaman untuk melintasi area tersebut. Karena kondisi pertokoan yang berada di jalan sempit dengan aktifitas perdagangan yang padat.</li> <li>- Pada titik origin menuju spot 6 peneliti merasakan kurang aman untuk melintasi jalan tersebut. Karena jalur pedestrian hanya terdapat di separuh</li> </ul> |
|     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lingkaran merah merupakan radius wilayah jangkauan pejalan kaki yang ideal menurut pedshed. Yaitu 400 meter dalam waktu 5 menit. Semakin besar presentase kemampuan pejalan kaki dalam menjangkau jarak tersebut, maka semakin baik tingkat walkabilitas dan efisiensi jalur pedestrian setiap kota.</li> <li>- Garis kuning merupakan jangkauan peneliti dalam berjalan kaki dengan waktu tempuh 5 menit.</li> </ul> |   |

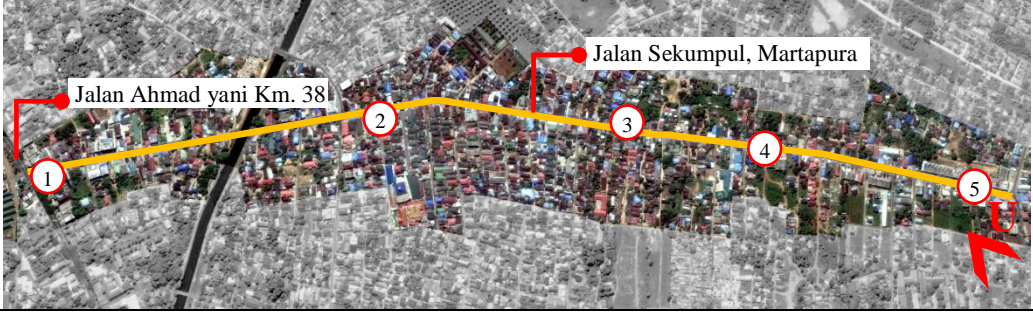



|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Di spot 1 merupakan lahan parkir khusus roda 4 pengunjung makam K.H. Zaini Abdul Ghani.</li> <li>- Spot 2 merupakan lahan parkir roda 2 pada spot ini terdapat beberapa toko pernik atau oleh-oleh bernuansa islam (sajadah, mukena, dan tasbih). Spot ini merupakan spot yang paling banyak diminati pengunjung karena spot ini adalah pintu masuk utama menuju makam K.H. Zaini Abdul Ghani.</li> <li>- Spot 3 merupakan pintu masuk samping yang didepannya juga terdapat toko pernak-pernik dan perlengkapan muslim, pada spot ini terdapat beberapa penjual makanan untuk mencukupi kebutuhan pengunjung dan masyarakat setempat.</li> <li>- Di spot 4 terdapat banyak terdapat PKL penjual bunga yang berjualan di jalur pejalan kaki sehingga hal tersebut sangat menghambat pejalan kaki untuk melintas di spot tersebut. Dikarenakan kondisi jalur pedestrian yang tidak rata sebagian pejalan kaki lebih suka untuk menggunakan jalan beraspal untuk melintasi wilayah tersebut.</li> <li>- Pada spot 5 merupakan Gallery Al Zahra yang menjual berbagai perlengkapan muslim serta terdapat café yang menjadi daya tarik gallery tersebut. Pada spot ini merupakan spot yang banyak diminati pengunjung.</li> <li>- Pada spot 6 merupakan pasar tradisional batuah, pasar ini merupakan pasar yang menyediakan berbagai bahan pokok. Pada pasar tersebut tidak terdapat jalur pedestrian dikedua bahu jalan, dan bahu jalan sebagian besar digunakan pedagang untuk area display dagangannya. Dan terdapat parkir on-street pada bagian depan toko. Hal demikian menghilangkan ruang bagi pejalan kaki. Dan pejalan kaki terpaksa menggunakan jalan raya untuk melewati spot tersebut.</li> </ul> | <p>jalan dan bahu jalan digunakan sebagai tempat parkir. Sehingga pejalan kaki harus berpacu dengan pengguna kendaraan bermotor untuk melintasi area tersebut.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dari perjalanan tersebut diketahui spot 2, 3, dan 5 adalah spot teramai yaitu di Makam K.H. Zaini Abdul Gani, Toko pernak-pernik perlengkapan muslim, dan di Gallery Al Zahra.</li> </ul> |
|--|---|

#### 4.4.3. Analisa partisipasi masyarakat

Pada analisa ini terdapat beberapa hal yang perlu melibatkan partisipasi masyarakat yakni terkait dengan identifikasi kondisi fisik koridor, permasalahan-permasalahan yang menurut masyarakat sangat penting untuk segera di berikan solusinya, hal-hal yang disukai masyarakat, hal-hal yang tidak disukai masyarakat dan beberapa masukan masyarakat terkait pengembangan koridor kedepannya. Teknik yang digunakan dalam analisa ini adalah teknik *semi structure interviewing* dan kuesioner. Teknik ini digunakan untuk menghimpun pendapat, ide, dan masukan dari masyarakat yang terkait tentang koridor kawasan wisata religi Sekumpul Martapura.

Untuk menggali ide, pendapat dan masukan dari masyarakat digunakan index card yang telah dirancang sebelumnya yang dikaitkan dengan kriteria umum *livable street* yang telah disebutkan pada bab II sebelumnya.

|   |  |
|--|--|
|  |  |
| <u>Pertanyaan wawancara</u>  | <u>ANSWER:</u>   |
| 1. Seberapa sering responden mengunjungi kawasan sekumpul? Dengan tujuan apa?        | Sebagian besar menjawab sangat sering dalam rentang waktu 1 hingga 6 kali dalam seminggu untuk ziarah atau hanya berbelanja disekitar kawasan Sekumpul. Karena lokasi tempat tinggalnya yang berada disekitar martapura. Sebagian lainnya menjawab jarang atau dalam rentang waktu 1 hingga 3 bulan sekali dengan tujuan ziarah. |

|  |   |
|--|---|
| 2. Apakah responden mudah mengakses koridor sekumpul?  | Sebagian besar responden menyatakan mudah untuk mengakses jalan Sekumpul, namun mereka juga mengatakan pada jalan sekumpul terutama di sekitar Makam Guru Sekumpul pada saat ramai jemaah, sulit untuk diakses. sebagian kecil lainnya mengatakan sulit pada hari-hari tertentu, seperti hari jum'at yang memang pada setiap hari itu akses jalan ditutup untuk kegiatan ibadah. Dan jalan yang padat dan sempit.   |
| 3. Apakah responden mudah menjangkau fasilitas transportasi umum?  | Sebagian besar mengatakan tidak mudah, karena transportasi umum hanya menjangkau jalan utama, tidak masuk kewilayah Sekumpul, sebagian lainnya mengatakan mudah untuk transportasi umum seperti ojek, becak dan bentor. Dan terdapat beberapa responden yang tidak pernah mengakses transportasi umum.  |
| 4. Untuk pengguna kendaraan bermotor, apakah koridor sekumpul mudah diakses dan sudahkah responden merasa aman untuk memarkirkan kendaraan pada kawasan studi? | Sebagian besar responden yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua mengatakan jalan sekumpul mudah diakses, akan tetapi mereka merasa kurang aman dan cukup sulit untuk memarkirkan kendaraan karena sempitnya jalan, dan tidak tersedianya lahan parkir disepanjang jalan.  |
| 5. Apakah koridor sekumpul aman dan nyaman untuk dilalui dengan berjalan kaki? (tidak menyebabkan kecelakaan bagi pejalan kaki)                                | Sebagian besar responden mengatakan tidak nyaman dan aman untuk melintasi jalan sekumpul dengan berjalan kaki, karena tidak tersedianya jalur pedestrian khusus, sehingga seringkali pejalan kaki menggunakan jalan raya untuk melintas di jalan Sekumpul. Di jalan sekumpul juga tidak terdapat vegetasi yang rindang sehingga apabila mengakses jalan tersebut dengan berjalan kaki sangat panas dan tidak nyaman. Barang dagangan pedagang disepanjang jalan sering kali di pajang di bahu jalan membuat hilangnya ruang bagi pejalan kaki. Sebagian kecil lainnya merasa sudah aman untuk berjalan kaki karena laju kendaraan yang melintas di jalan sekumpul cukup lambat. |
| 6. Apakah penanda jalan di koridor sekumpul sudah jelas? (rambu-rambu dan signage)   | Sebagian besar responden mengatakan belum jelas, dan masih kurang lengkap, Penanda jalan di sekitar kawasan wisata religi sekumpul hanya bertulisan "kubah Sekumpul" dan itu pun keberadaannya tidak terlalu membantu karena letaknya yang langsung berhadapan dengan gerbang masuk Kubah Sekumpul.   |

|   |  |
|---|--|
| 7. Menurut responden, apakah lingkungan kawasan sekumpul sudah nyaman dan ramah? mengapa?   | Sebagian responden mengatakan lingkungan kawasan sekumpul belum nyaman, mereka mengatakan ketidak nyamanan disebabkan oleh jalan yang sempit, padat, macet, minim vegetasi, dan pada saat hujan, jalan sering banjir. Terlebih di area pasar ridho, sangat padat dan semrawut sehingga seringkali menyebabkan ketidak lancar sirkulasi.  |
| 8. Apakah aspek kesehatan lingkungan dapat responden rasakan dalam kawasan sekumpul? (terkait dengan polusi udara, kebisingan jalan, vegetasi, dll.) mengapa? | Sebagian besar responden menyatakan lingkungan koridor sekumpul masih belum sehat, dikarenakan kurangnya vegetasi yang ada di koridor sekumpul, diwaktu tertentu seperti haulan, maulid habsy mingguan dan bulan ramadhan padatnya kendaraan yang melintas menyebabkan polusi udara dan kebisingan, saat musim hujan, disebagian jalan tergenang air hujan, dan jalur pejalan kaki yang tidak nyaman untuk dilintasi.                                      |
| 9. Apakah kebisingan yang berasal dari jalan mengganggu kenyamanan responden dalam beribadah? (Bagi Penziarah/ penghuni kawasan sekumpul) mengapa?            | Sebagian besar responden mengatakan cukup nyaman saat beribadah di kawasan sekumpul, dikarenakan tempat peribadatan yang cukup jauh dari jalan raya, sehingga efek atau polusi dari kendaraan yang melintas tidak terlalu mengganggu. Terkecuali di saat-saat tertentu seperti saat terjadi penumpukan penziarah.  |
| 10. Menurut responden, apa permasalahan utama koridor sekumpul?   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan sempit</li> <li>- Macet</li> <li>- Minim penghijauan</li> <li>- Lahan parkir yang tidak tertata dan terbatas tidak sesuai dengan jamaah yang semakin hari semakin ramai.</li> <li>- Tidak adanya jalur pejalan kaki</li> <li>- Belum adanya akses transportasi umum bagi penziarah</li> <li>- Desain kawasan wisata religi yang kurang menarik</li> <li>- Banyaknya GSB yang tidak sesuai aturan</li> </ul> |
| 11. Apa yang responden sukai dari lingkungan sekumpul?  | Sebagian besar responden <u>menyukai nuansa religi yang kental dan keramahan tamahan masyarakatnya terhadap pengunjung, sebagian lainnya menyukai area perdagangan disepanjang jalan sekumpul yang mereka nilai lebih lengkap dan bervariasi.</u>  |
| 12. Apa yang tidak disukai responden dari lingkungan tersebut?  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan yang padat dan sirkulasi yang tidak lancar</li> <li>- Tidak adanya pengaturan lalu lintas</li> <li>- Jalan yang sempit</li> <li>- Parkir sembarangan</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak adanya jalur hijau dan jalur pedestrian</li> <li>- Tidak adanya zebracross</li> <li>- Panas</li> <li>- Polusi udara dan limbah pasar</li> </ul>   |
| 13. Apasaja masukan responden untuk menambah kualitas dari koridor sekumpul ini? | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perlu adanya Pelebaran jalan</li> <li>- Perlu adanya Perbaikan jalur pedestrian</li> <li>- Penggunaan material yang dapat mengurangi panas</li> <li>- Perlu menambah jalur vegetasi dan sunshading di area khusus (Musholla Arraudhah)</li> <li>- Perlu menata lahan parkir terutama di daerah pasar ridho</li> <li>- Perbaikan kualitas dan penataan pasar tradisional ridho</li> <li>- Penataan GSB</li> <li>- Perlu adanya perbaikan saluran drainase</li> <li>- Pengaturan signage lalulintas</li> <li>- Khusus kawasan wisata religi ditambah desain tempat wudhu yang lebih baik dan permanen</li> <li>- Desain kawasan wisata religi yang menarik</li> <li>- Perlu adanya penambahan kontainer sampah permanen yang memadai</li> </ul> |

Setelah dilakukan wawancara terhadap beberapa responden, ditemukan garis besar permasalahan koridor terkait kenyamanan dan keamanan koridor, kemudian tahap selanjutnya dilakukan tinjauan persepsi responden terhadap livabilitas jalan Sekumpul untuk mengidentifikasi elemen-elemen yang menjadi penyebab ketidaknyamanan pengguna jalan saat melintas di jalan Sekumpul dan menilai tingkat livabilitas jalan tersebut.

Pada tahapan ini persepsi pengguna jalan didapat melalui penyebaran kuesioner untuk mengidentifikasi kelengkapan dan kelayakan furnitur jalan serta tingkat livabilitas jalan tersebut. Responden yang digunakan yaitu pengguna jalan sekumpul dan pengunjung wisata religi Sekumpul Martapura.

Penelusuran pertama kali adalah seberapa sering pengunjung mengakses jalan tersebut dan dengan tujuan apa. Berdasarkan pada hasil kuesioner, disetiap harinya 72 persen responden mengakses jalan sekumpul, sebagian besar dari responden tersebut mengakses jalan sekumpul dengan tujuan berdagang, sebagian responden lainnya mengakses jalan Sekumpul karena memang tinggal di

lingkungan tersebut. Sedangkan 20 persen dari pengguna jalan yang jarang mengakses jalan tersebut adalah pengunjung wisata religi sekumpul, dan sisanya mengakses jalan Sekumpul untuk jalan-jalan, berbelanja atau wisata kuliner di sekitar lingkungan Sekumpul. Hal ini terjadi karena memang sebagian besar gunalahan pada koridor Sekumpul didominasi oleh bangunan Perdagangan dan jasa (lihat halaman 67). Dari 50 responden, sebagian besar responden menggunakan kendaraan bermotor roda dua untuk mengakses jalan tersebut, dikarenakan untuk mengakses jalan Sekumpul yang sempit dan padat, responden memang lebih mudah menggunakan sepeda motor dibanding dengan moda transportasi lainnya.



Gambar 34. alat transportasi pengguna jalan Sekumpul (Dok. Pribadi 2018)

Pengguna Sepeda dan pejalan kaki hanya ditemui pada pagi dan malam hari, karena kondisi jalan yang panas. Dan tidak satupun responden yang mengakses jalan Sekumpul menggunakan moda transportasi umum seperti angkot, dikarenakan memang jalan Sekumpul ini tidak dilalui angkot.

#### 1. Kondisi fisik bangunan pelingkup koridor

Terkait dengan kondisi fisik bangunan pelingkup koridor Sekumpul, berdasarkan hasil kuesioner hampir seluruhnya responden sepakat bahwa mereka tidak merasa terintimidasi dengan ketinggian bangunan yang terdapat disepanjang koridor, karena memang ketinggian bangunan yang terdapat di sepanjang jalan Sekumpul sebagian besar terdiri dari 1-2 lantai, dan hampir seluruh responden mudah mengenali bangunan yang terdapat disepanjang jalan Sekumpul. Selain karena terbiasa dan sering melewati jalan tersebut, responden juga mengatakan bahwa bangunan yang ada disepanjang jalan sekumpul ini berbeda-beda. Namun bagi sebagian besar responden tersebut bentuk dan gaya arsitektur tidak mem-

berikan kesan yang mendalam karena gaya dan bentuk arsitektur dinilai biasa-biasa saja terkecuali masjid pancasila dan Musholla Ar raudhah.

## 2. Kelengkapan furniture jalan dan tingkat livabilitas jalan Sekumpul

Terkait dengan kelengkapan furniture jalan dan tingkat livabilitas jalan Sekumpul. Berdasarkan hasil kuesioner hampir setengah responden menyatakan bahwa fasilitas penunjuk jalan sekumpul masih kurang, dan jalan Sekumpul perlu untuk melengkapi penanda jalan tersebut untuk memudahkan responden mengetahui lokasi dan lokasi yang ingin dituju responden.

Berdasarkan hasil kuesioner hampir seluruhnya responden memilih untuk tidak melintasi jalan sekumpul dengan berjalan kaki terlebih bagi penyandang disabilitas karena jalan Sekumpul dinilai tidak nyaman dan aman dilalui dengan berjalan kaki dan penyandang disabilitas. Hal ini disebabkan oleh minimnya ketersediaan vegetasi, kurangnya kualitas jalur pedestrian, tidak adanya pemisah antara jalur pedestrian, jalur sepeda, dan jalur kendaraan bermotor, padatnya volume kendaraan yang melintas, tidak adanya zebracross, banyaknya parkir liar di bahu jalan, tidak adanya peneduh jalan baik itu pepohonan maupun shelter.



Figure 1. gangguan pengguna jalan

Kemudian angkutan transportasi umum yang banyak tersedia di jalan Sekumpul ini hanya bentor, ojek dan becak. Angkot hanya lewat untuk mengangkut penumpang yang sudah mencarter.

Jadi secara keseluruhan, jalan Sekumpul ini dinilai responden masih kurang nyaman dan aman untuk dilalui baik itu menggunakan moda transportasi umum, kendaraan pribadi, maupun berjalan kaki. Sehingga sebagian besar pengunjung wisata religi pun sering kali langsung pulang setelah melakukan ziarah makam di Sekumpul. Hanya sebagian kecil pengunjung yang wisata kuliner dan berbelanja cinderamata di lingkungan Sekumpul.

#### 4.5. Kriteria Penataan

Setelah tahapan analisa tahapan berikutnya adalah penentuan kriteria penataan yang telah didapatkan dari hasil penggabungan antara observasi lapangan dan persepsi masyarakat terkait livabilitas koridor Sekumpul setelah itu hasil dari penentuan kriteria penataan ini yang akan menjadi panduan dalam penentuan konsep makro dan mikro koridor yang prosesnya dapat dilihat dari diagram dibawah ini:

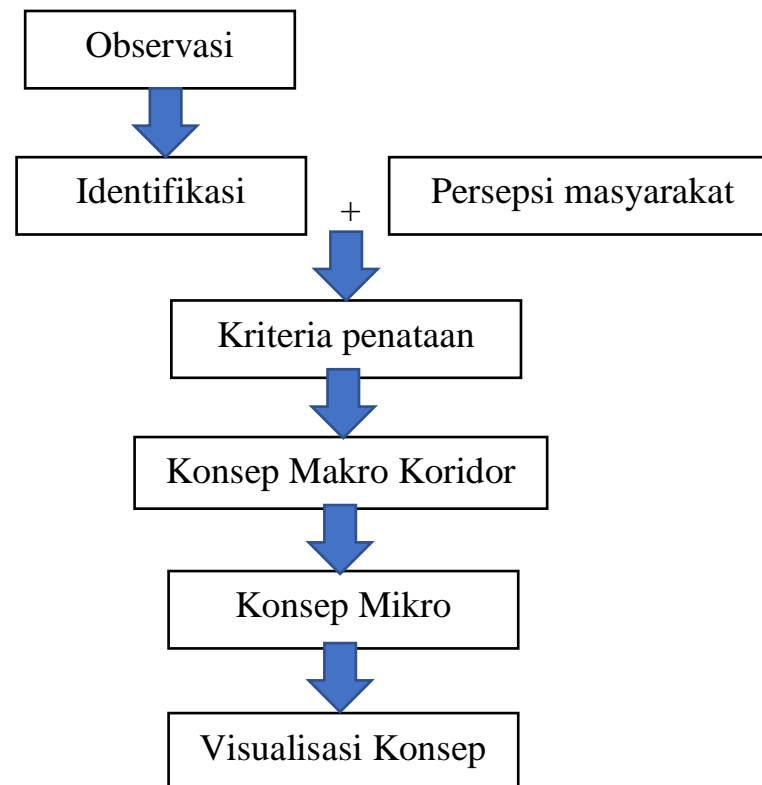


Diagram 2. Diagram penentuan kriteria penataan



| No | Aspek                 | Kriteria penataan (fakta lapangan dan teori)   | Kriteria penataan (pendapat masyarakat)   |
|----|-----------------------|--|---|
| 1. | Safety and comfort    | - Koridor Sekumpul seharusnya memiliki ruang luar yang aman, nyaman dan aksesibel bagi seluruh pengguna jalan serta dapat menampung jamaah Guru Sekumpul di acara Haulan maupun bulan Ramadhan terutama bagi pedestrian, penyandang disabilitas, lansia, pesepeda dan transportasi umum.                                 | - Perlu adanya penataan kembali koridor sekumpul yang aman dan nyaman terlebih bagi moda non ber-motor di sepanjang koridor Sekumpul.   |
| 2. | Healthy street        | - Diperlukan lebih banyak fasilitas (jalur pedestrian, jalur sepeda, dan moda transportasi publik) yang nyaman, aman, atraktif dan dengan kualitas yang baik serta dapat dipakai untuk acara besar Haulan Guru Sekumpul.   | - Perlunya perbaikan jalur pedestrian, jalur sepeda dan transportasi umum untuk mengurangi jumlah pemakaian kendaraan pribadi di sepanjang koridor Sekumpul agar dapat mengurai kemacetan yang disebabkan oleh padatnya volume lalu lintas. |
| 3. | Sosial interactions   | - Perlu adanya ruang terbuka yang aman, nyaman dan aksesibel bagi masyarakat sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial masyarakat dan pengunjung wisata religi Sekumpul.  | - Perlu adanya ruang terbuka yang aman, nyaman dan menarik untuk mewadahi masyarakat berinteraksi sosial. Khususnya di sekitar Musholla Ar-raudah atau kawasan wisata religi Sekumpul   |
| 4. | Neighborly territory  | - Rasa keterikatan masyarakat maupun pengunjung wisata religi Sekumpul terhadap lingkungan harus ditingkatkan dengan cara memperkuat identitas koridor tersebut sebagai kawasan wisata religi Sekumpul Martapura dengan cara memberikan elemen-elemen bernuansa islami disepanjang koridor terlebih di segmen 3 koridor. | - Perlu adanya peraturan untuk pengunjung kawasan wisata religi Sekumpul agar menjaga fasilitas umum yang ada dan tidak membuang sampah sembarangan   |
| 5. | Fun and green streets | - Sepanjang Koridor sekumpul setidaknya harus memiliki ruang terbuka hijau yang bernuansa islami, aman,  | - Perlu adanya ruang terbuka hijau untuk mengurangi panas lingkungan, tingkat polusi udara dan kebisingan di lingkungan   |

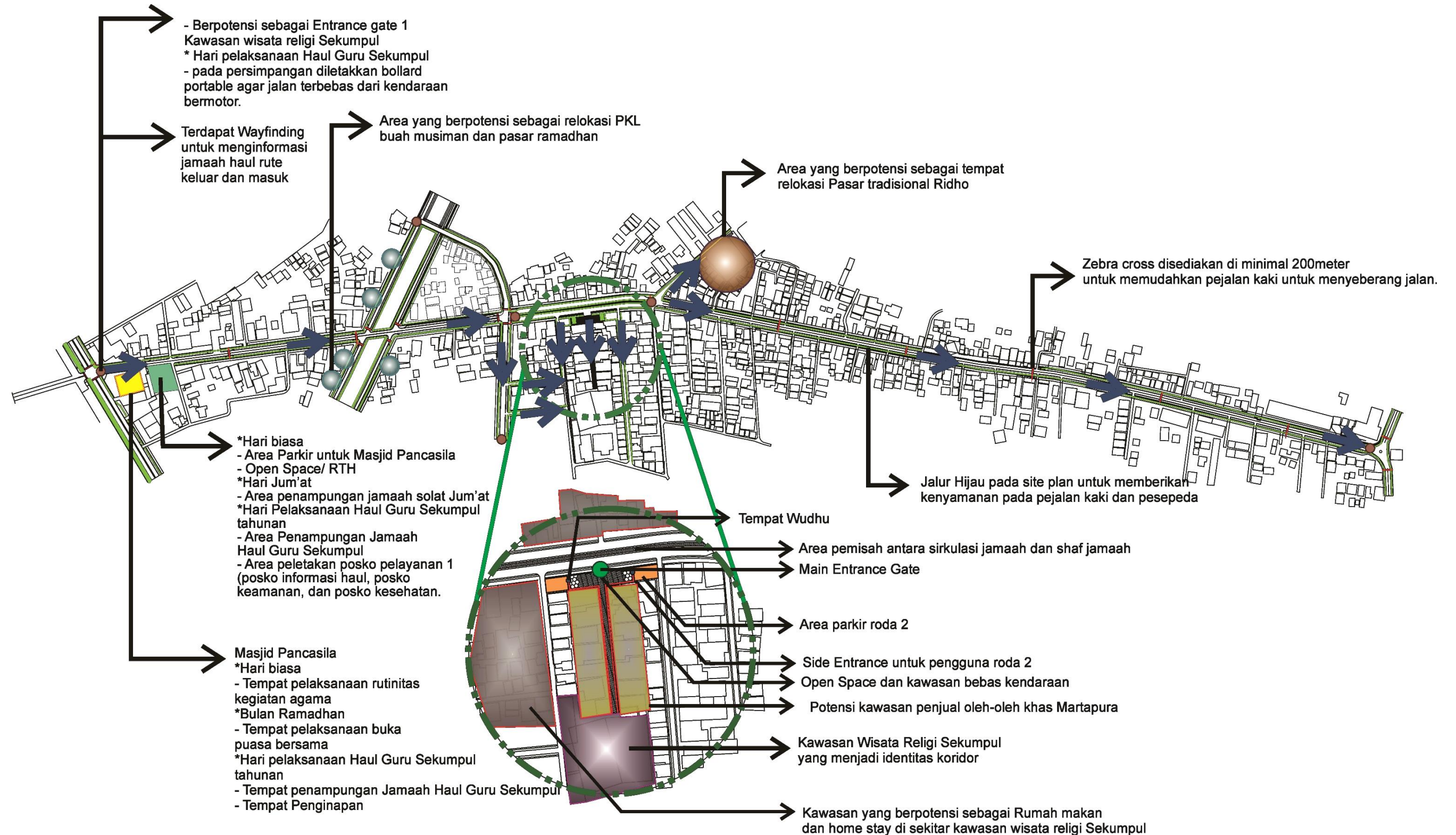
|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    |  | nyaman dan aksesibel agar dapat meningkatkan minat pejalan kaki dan pesepeda.   | Sekumpul. Terlebih di kawasan wisata religi Sekumpul yang banyak pengunjung.  |
| 6. | Unique   | - Perlu adanya penambahan fasilitas pendukung kegiatan keagamaan seperti home stay, tempat wudhu, pos kesehatan dan pos konsumsi jamaah yang mudah dijangkau pada segmen 3 kawasan, bersih, dan nyaman. | - Fasilitas kawasan wisata religi perlu ditingkatkan lagi seperti penginapan, pos kesehatan dan keamanan, Dapur bersama, dll.<br>- Perlu memperkuat kesan atau nuansa islami pada Jalan Sekumpul. |
| 7. | Transparency   | - Diperlukan perbaikan kualitas fasade bangunan retail yang menarik dan transparan pada segmen 3 hingga segmen 4 agar tercipta keterhubungan suasana antara dalam bangunan dan ruang luar.              |   |
| 8. | Maintenance and good quality of structure and design | - Perlu adanya penambahan fasilitas koridor yang dapat mempermudah pemeliharaan lingkungan Sekumpul.  | - Perlu adanya penataan pasar tradisional ridho.  |

Halaman ini sengaja dikosongkan

## BAB5

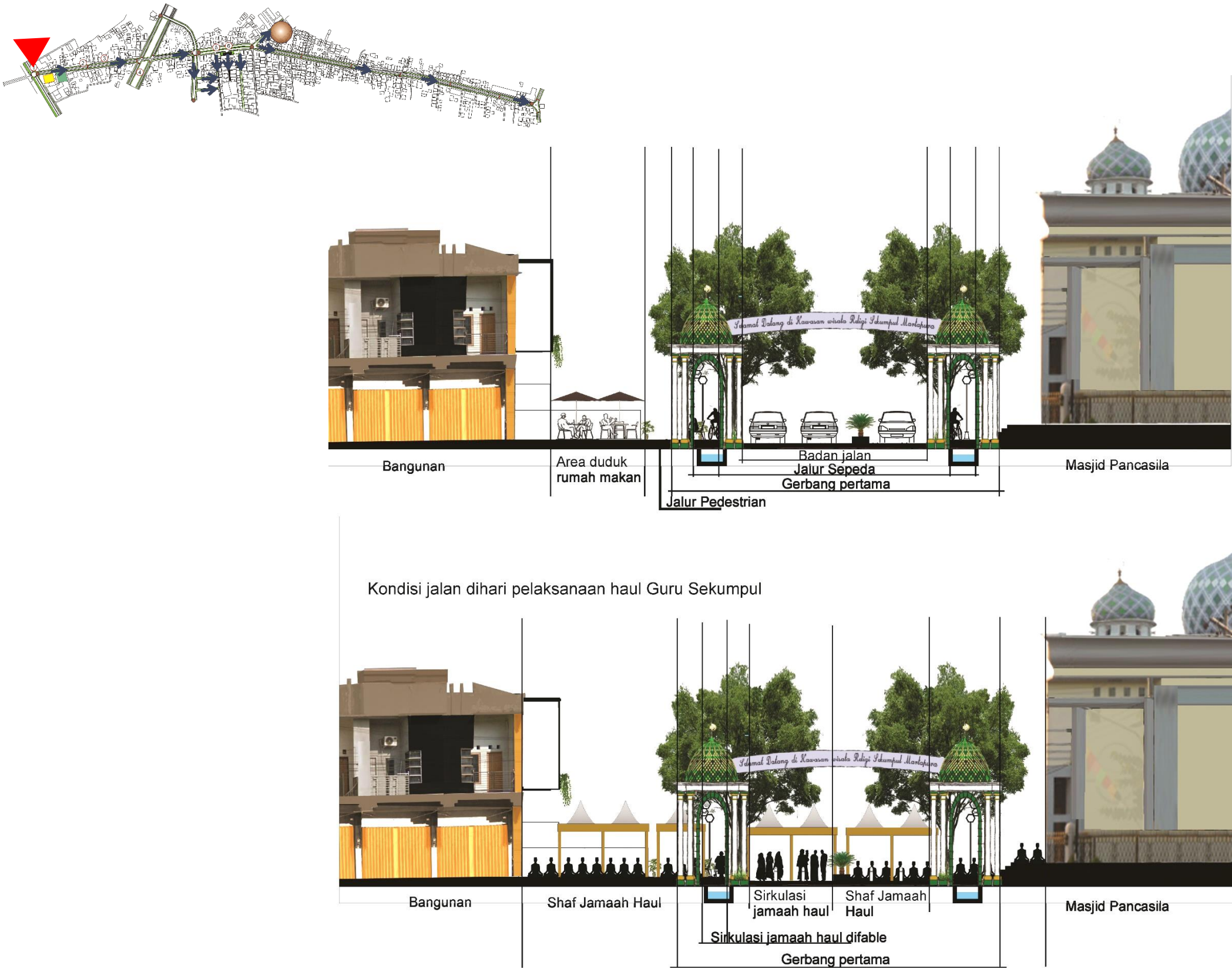
### 5.1. Konsep Makro

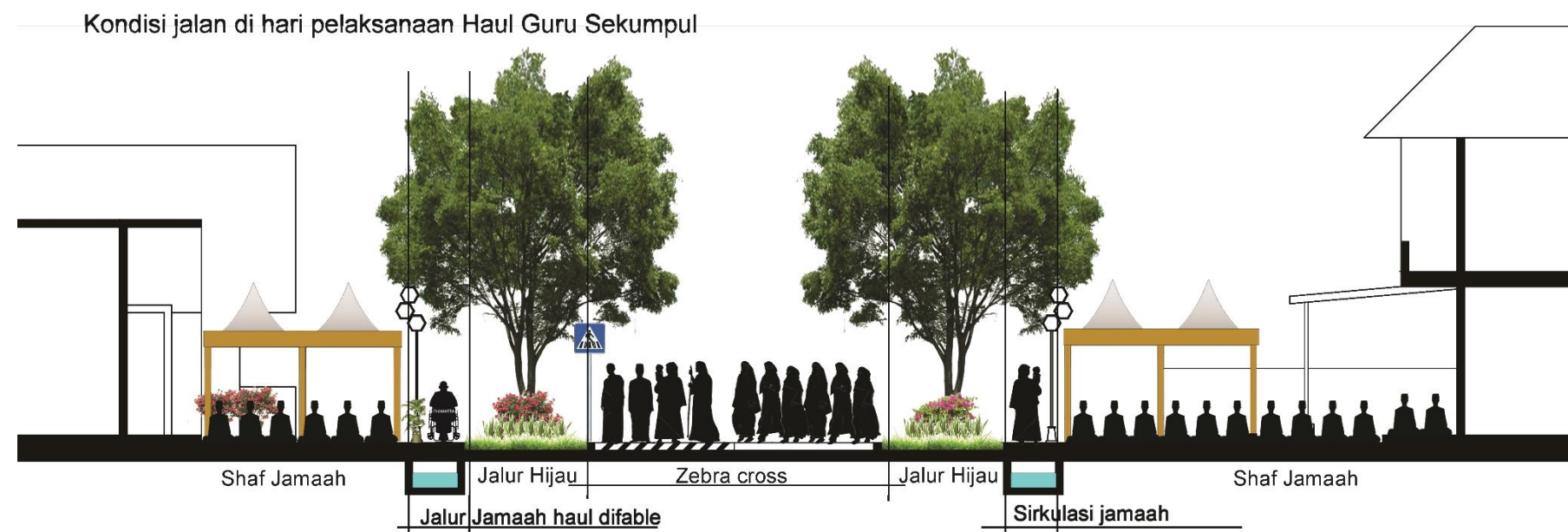
Konsep makro adalah strategi penataan ruang luar secara makro, konsep makro koridor kawasan wisata religi Sekumpul ini adalah bagaimana penataan ruang luar yang berada di sepanjang jalan Sekumpul dapat menyatu dan mendukung kawasan wisata religi Sekumpul dengan mempertimbangkan kapasitas jamaah haul Haul Guru Sekumpul.





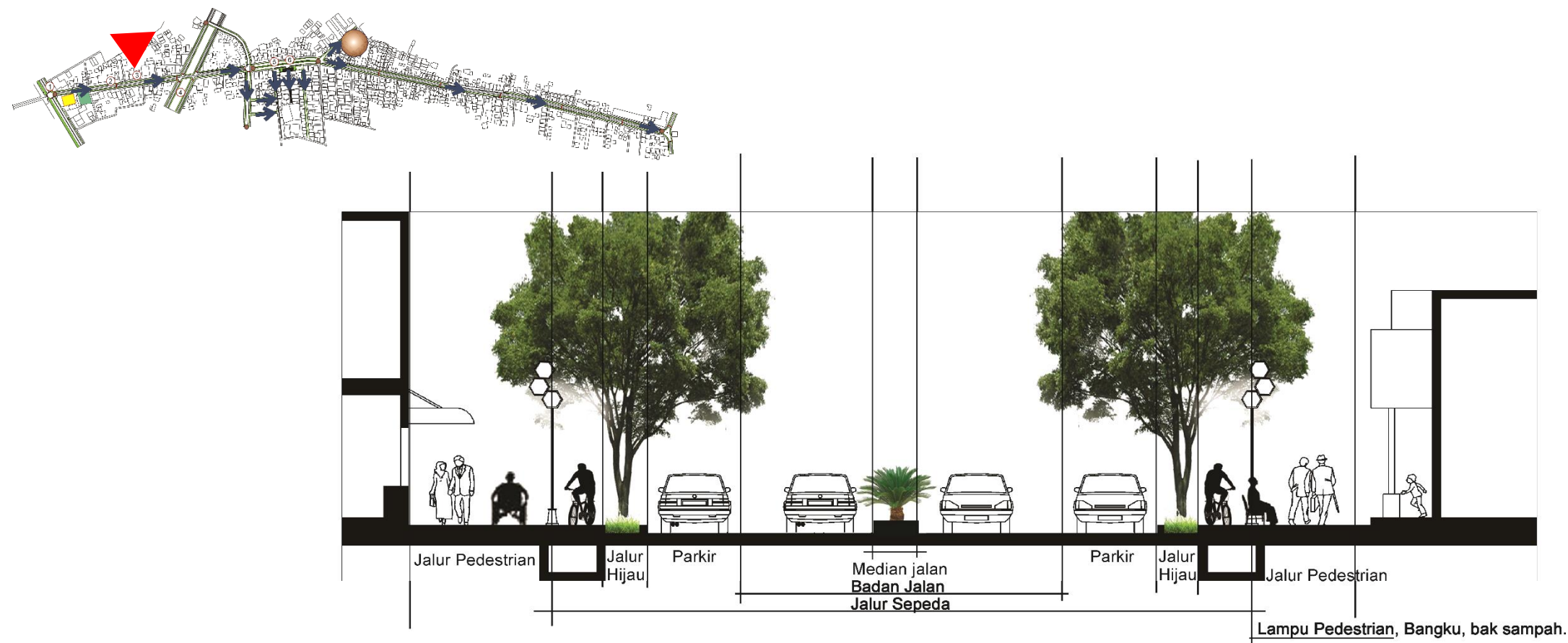
Section 1



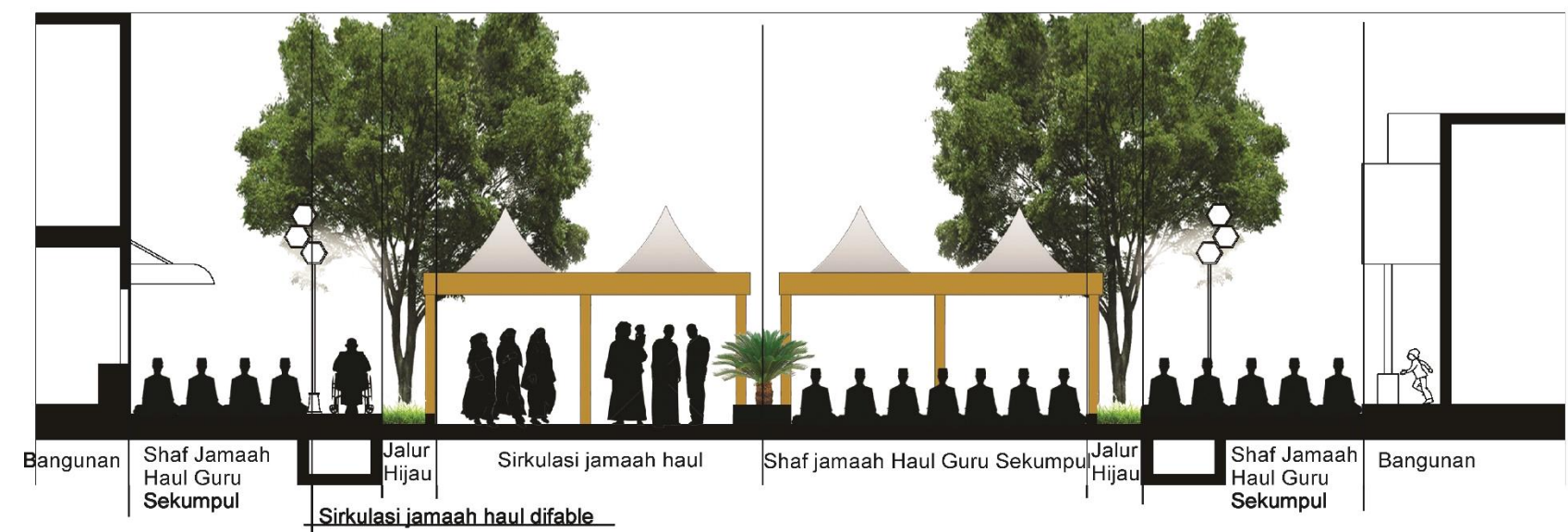




Section 3



Kondisi Jalan hari pelaksanaan haul Guru Sekumpul



## A 3D visualization of a road network, likely generated from a GIS dataset. The network is shown in a perspective view, with roads represented by colored lines (green, yellow, red) and buildings as small grey blocks. A large red triangle is placed on a road segment, and a blue sphere is placed on another road segment. Blue arrows indicate the direction of traffic flow along the roads. The background is a light blue sky with some clouds.





## 5.2. Konsep Mikro

### 5.2.1. Konsep Safety and comfort

#### Kriteria Penataan Aspek Safety and Comfort

Koridor Sekumpul seharusnya memiliki ruang luar yang aman, nyaman dan aksesibel bagi seluruh pengguna jalan serta dapat menampung jamaah Guru Sekumpul di acara Haulan maupun bulan Ramadhan terutama bagi pedestrian, penyandang disabilitas, lansia, pesepeda dan transportasi umum.

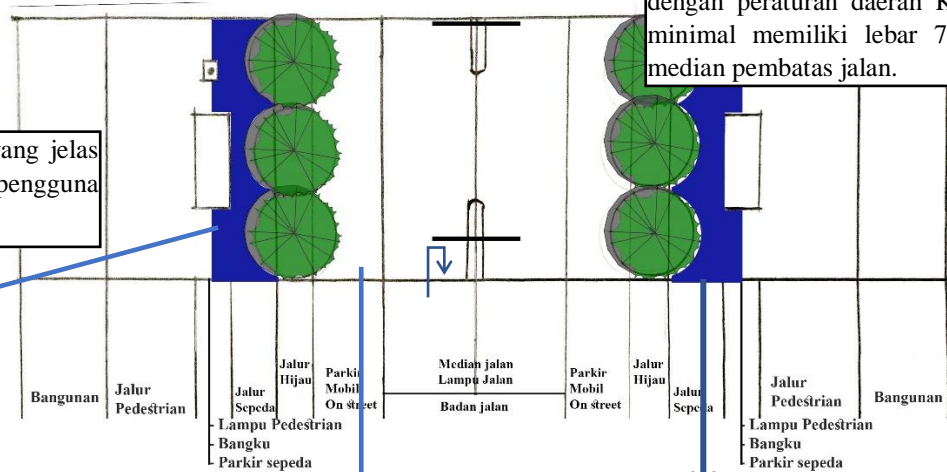
#### Konsep Penataan jalur kendaraan bermotor dan jalur sepeda

1. Penataan jalan dihari biasa
  - a. Perlu adanya pelebaran jalan yang sesuai dengan ketentuan umum peraturan zonasi untuk jalan lokal primer yaitu minimal 7.5 meter (Perda Kabupaten Banjar No. 3 Th. 2013 Paragraf 3 Pasal 52 Ayat 7).
  - b. Jalan harus memiliki marka jalan yang jelas.
  - c. Jalan harus memiliki median jalan untuk menghindari kekacauan arus jalan.
2. Penataan jalan di pelaksanaan Haulan Guru Sekumpul
  - b. Jalan di hari pelaksanaan harus bebas kendaraan bermotor



## 9. Penataan jalan hari biasa

Jalan harus memiliki marka jalan yang jelas sehingga mudah dipahami oleh pengguna jalan.



Badan jalan kendaraan bermotor harus sesuai dengan peraturan daerah Kab. Banjar yaitu minimal memiliki lebar 7.5 meter dengan median pembatas jalan.

Parkir on street adalah ruang berhenti sementara untuk mobil atau motor yang mogok, atau sekedar berhenti untuk berbelanja di koridor sekumpul.

Lebar jalur sepeda minimal 1 meter dan diberikan warna yang berbeda agar lebih memperjelas fungsi jalur tersebut.

## 10. Penataan jalan hari pelaksanaan haulan Guru Sekumpul

Badan jalan harus bebas kendaraan bermotor.



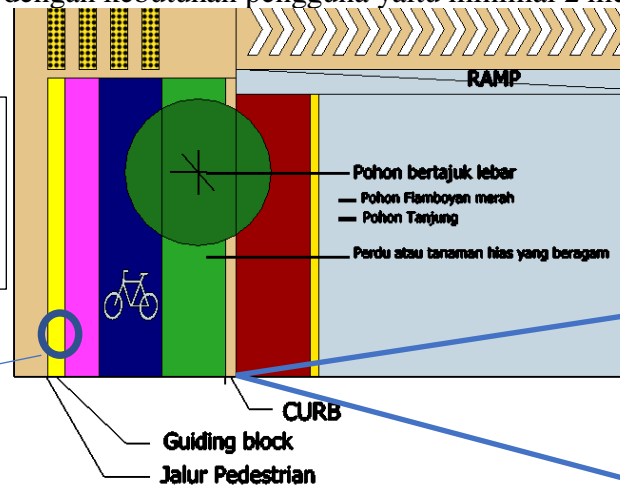
Penambahan bollard portable di beberapa titik masuk mobil untuk mencegah mobil masuk ke area pelaksanaan haulan

### Konsep penataan jalur Pedestrian dan jalur difable

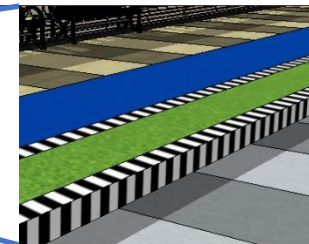
- Jalur pedestrian dan jalur difable harus aman dan nyaman
- Jalur pedestrian harus memiliki jalur khusus difable (guiding block)
- Jalur pedestrian sesuai dengan kebutuhan pengguna (minimal 2 meter)
- Perlu adanya penerangan yang sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki
- Jalur pedestrian harus memiliki zebracross yang aman

Desain jalur pedestrian harus didesain sesuai dengan kebutuhan pengguna yaitu minimal 2 meter.

Jalur pedestrian harus dilengkapi dengan guiding block, ramp dan zebra cross untuk memudahkan akses penyandang disable.



Antara badan jalan dan jalur pedestrian harus memiliki barrier curb dengan ketinggian 25-30 cm. Untuk menghalangi atau mencegah kendaraan bermotor naik ke jalur pedestrian



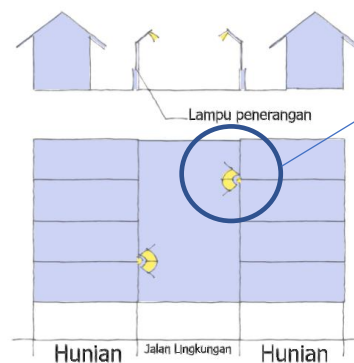
Zebra cross terbagi menjadi 10 zona, yang berada disetiap minimal 200 meter. 200 meter adalah jarak aman untuk capaian dengan berjalan kaki.



#### Konsep Penerangan

- Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur pedestrian dan jalan lingkungan.
- Pada jalan-jalan sempit atau gang-gang disekitar masjid atau musholla lampu penerangan perlu lebih intensif.

Diperlukan penerangan lebih intensif di gang-gang dan jalan-jalan sempit di sekitar masjid atau musholla untuk memberikan keamanan bagi pejalan kaki yang ingin melaksanakan rutinitas keagamaan.



Penerangan diletakkan per 10 meter dengan tinggi lampu penerangan 3 meter untuk memberikan keamanan pada pejalan kaki

### Konsep Penataan Parkir dan sirkulasi

c. Perlu adanya penertiban parkir liar yang terdapat disepanjang koridor

Eksisting pasar ridho



Lahan kosong yang berpotensi tempat relokasi pasar ridho

### 5.2.2. Konsep Healthy Street

#### Kriteria Penataan Aspek Healthy Street

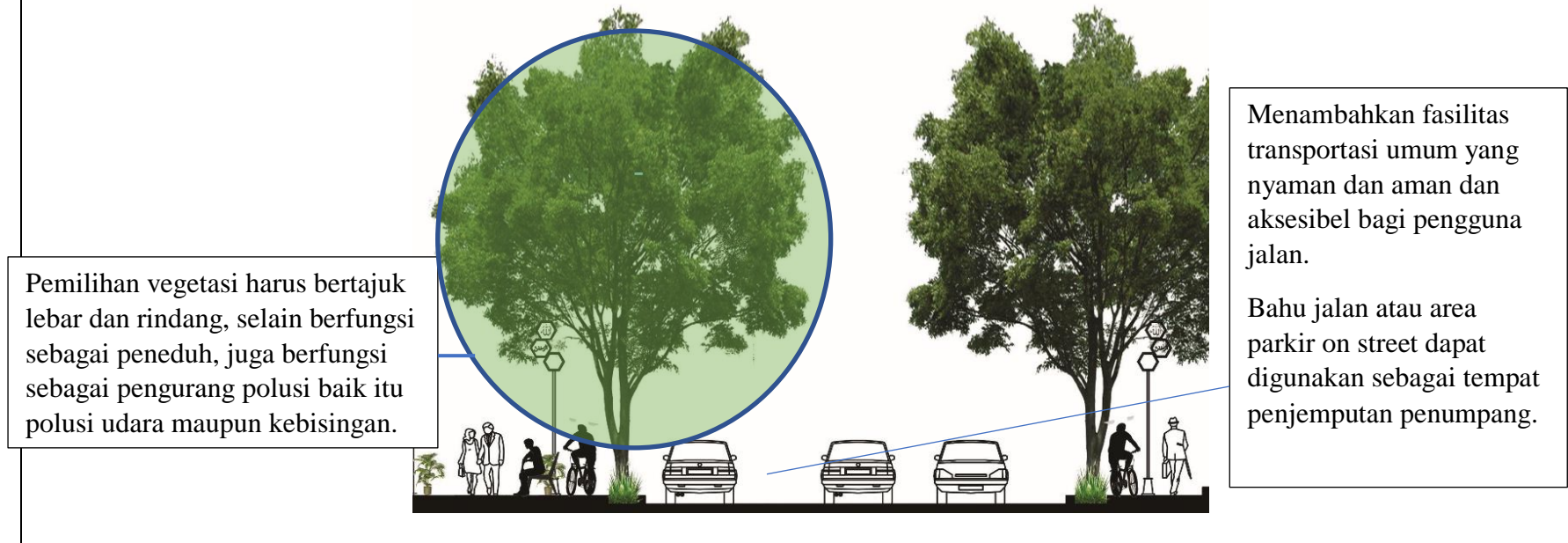
Diperlukan lebih banyak fasilitas (jalur pedestrian, jalur sepeda, dan moda transportasi publik) yang nyaman, aman, atraktif dan dengan kualitas yang baik serta dapat dipakai untuk acara besar Haulan Guru Sekumpul.

Perlunya perbaikan jalur pedestrian, jalur sepeda dan transportasi umum untuk mengurangi jumlah pemakaian kendaraan pribadi di sepanjang koridor Sekumpul agar dapat mengurai kemacetan yang disebabkan oleh padatnya volume lalu lintas.

#### Konsep Penataan

- Diperlukan lebih banyak fasilitas (jalur pedestrian, jalur sepeda, dan moda transportasi publik) yang nyaman, aman, atraktif dan dengan kualitas yang baik
- Jalur pedestrian harus bebas hambatan dan polusi.

Jalur pedestrian harus rata dan tidak berlubang agar menghindari terjadinya kecelakaan bagi pejalan kaki



### 5.2.3. Konsep Social Space

#### Kriteria penataan

Perlu adanya ruang terbuka yang aman, nyaman dan aksesibel bagi masyarakat sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial masyarakat dan pengunjung wisata religi Sekumpul.

#### Konsep Penataan Social Space

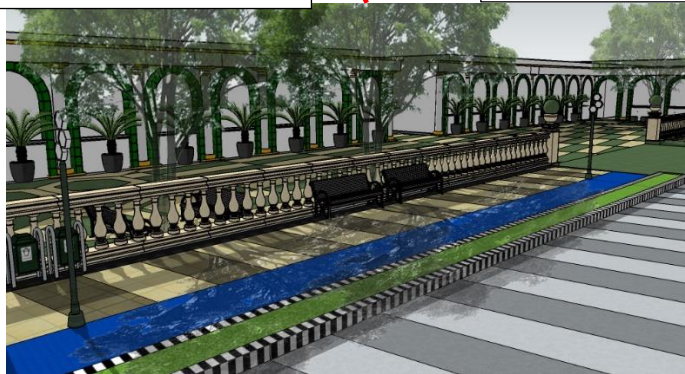
Ruang terbuka di tempatkan di tempat-tempat ibadah untuk menambah kenyamanan berinteraksi antar pengunjung setelah selesai beribadah.



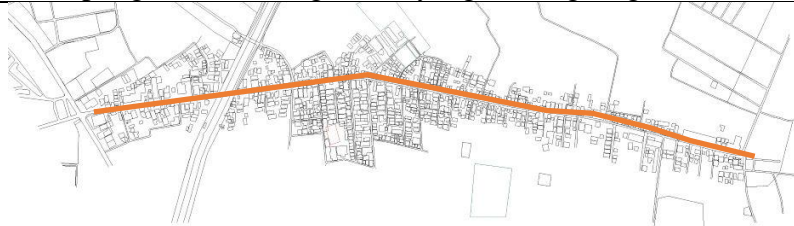
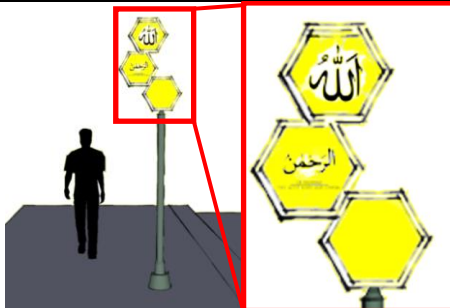


Ruang terbuka ditempatkan di belakang Masjid Pancasila, musholla Ar-raudhah. RTH perlu didesain dengan menarik namun tetap harus berkesinambungan dengan masjid atau musholla.

Area parkir motor dan sepeda  
Ruang terbuka harus dapat di akses semua moda transportasi.

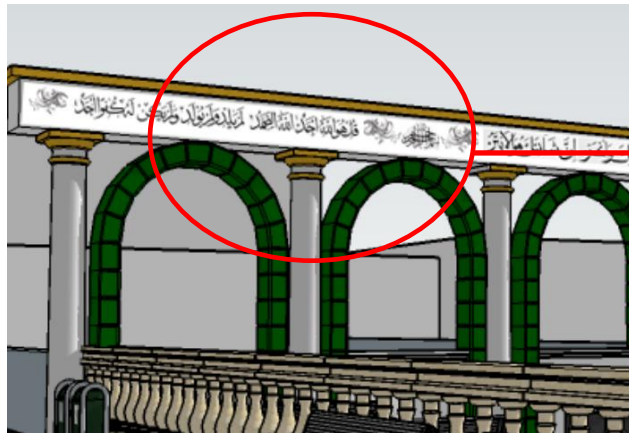
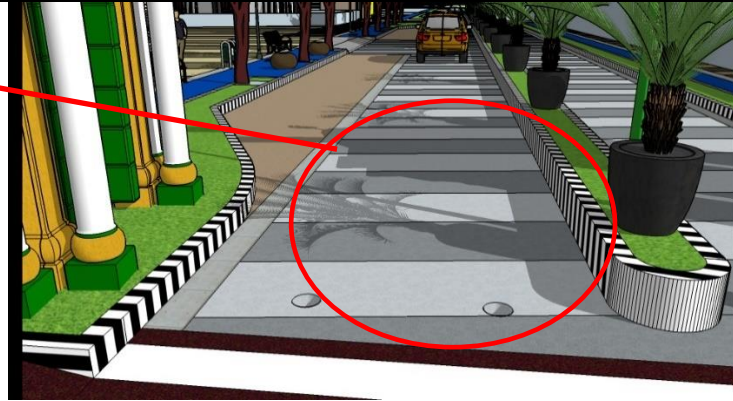


#### 5.2.4. Konsep Neighborly territory

| Kriteria penataan  |
|--|
| <p>Rasa keterikatan masyarakat maupun pengunjung wisata religi Sekumpul terhadap lingkungan harus ditingkatkan dengan cara memperkuat identitas koridor tersebut sebagai kawasan wisata religi Sekumpul Martapura dengan cara memberikan elemen-elemen bernuansa islami disepanjang koridor terlebih di segmen 3 koridor.</p> <p>Perlu adanya peraturan untuk pengunjung kawasan wisata religi Sekumpul agar menjaga fasilitas umum yang ada dan tidak membuang sampah sembarangan</p> |
| Konsep   |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>Tampilan fisik koridor didesain untuk memperkuat identitasnya sebagai koridor kawasan wisata religi dengan menggunakan street furniture bernuansa islami.</li> <li>Koridor didesain agar dapat menampung aktifitas keagamaan yang berlangsung di Jalan Sekumpul.</li> </ol>   |
|  <p>Penempatan lampu untuk pedestrian diletakkan di jalan Sekumpul dengan jarak per 15-20 meter.</p>   |
| <div data-bbox="884 911 1332 1220">  </div> <div data-bbox="1361 911 1697 1220"> <p>Lampu pedestrian didesain dengan memasukkan tulisan asmaul husna untuk memperkuat nuansa religi di koridor Sekumpul.</p> </div>   |



Permukaan koridor dibuat dengan pola arah kiblat agar koridor siap dipakai untuk menampung jamaah solat jum'at dan acara haul guru sekumpul



Pada segmen 3 yang terdapat makam K.H. Zaini Abdul Ghani ditempatkan ornamen dan kaligrafi islam untuk memperkuat nuansa islami di kawasan tersebut.

#### 5.2.5. Konsep Fun and green streets

##### Kriteria Penataan

Sepanjang Koridor sekumpul setidaknya harus memiliki ruang terbuka hijau yang bernuansa islami, aman, nyaman dan aksesibel agar dapat meningkatkan minat pejalan kaki dan pesepeda.

Perlu adanya ruang terbuka hijau untuk mengurangi panas lingkungan, tingkat polusi udara dan kebisingan di lingkungan Sekumpul. Terlebih di kawasan wisata religi Sekumpul yang banyak pengunjung.

##### Konsep Penataan Vegetasi

- Vegetasi yang terdapat dikoridor harus memiliki tajuk lebar dan rindang.
- Vegetasi yang digunakan harus beragam agar menciptakan koridor yang menyenangkan.
- Jalur pedestrian perlu menggunakan material yang dapat mengurangi panas lingkungan.
- Desain jalur pedestrian harus atraktif sehingga dapat menarik minat pejalan kaki untuk melintas

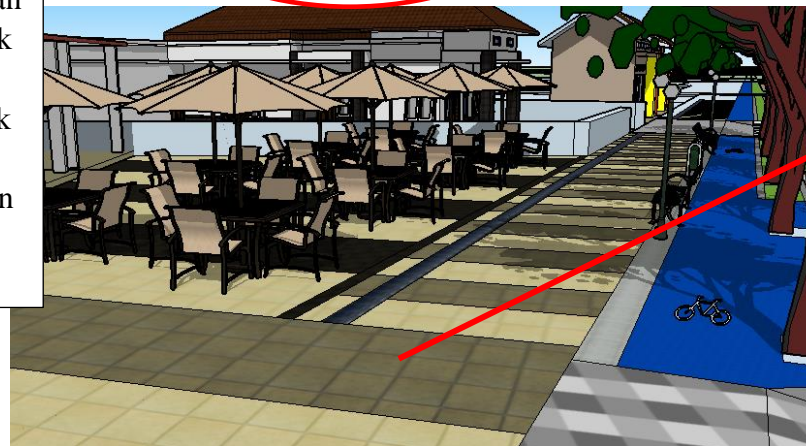
Menggunakan vegetasi peneduh yang mudah didapatkan di Martapura seperti pohon flamboyan merah, ketapang dan pohon tanjung.



Pada jalur hijau yang terdapat di pedestrian juga ditanam vegetasi hias yang beragam seperti bunga kertas, kembang sepatu, lidah mertua, dll. agar terlihat menarik.



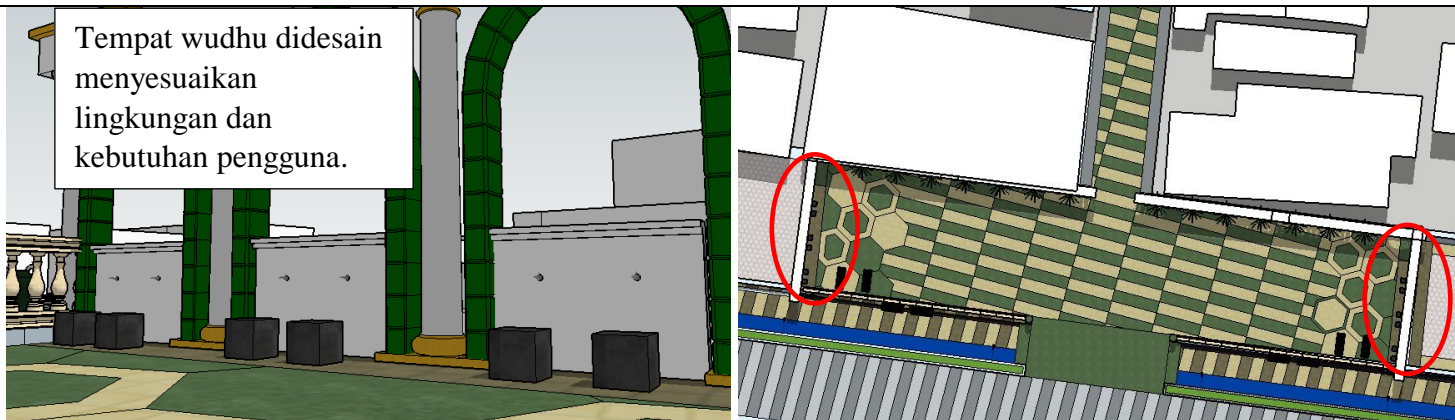
Jalur pedestrian menggunakan pola dan warna yang menarik dengan menggunakan material keramik matte untuk kenyamanan pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan minat pejalan kaki untuk melintas di koridor



Pola lantai jalur pedestrian tetap garis- garis yang membentuk shaf ke arah kiblat namun dengan material dan warna yang berbeda dengan badan jalan.

### 5.2.6. Konsep Unique

| Kriteria Penataan   |  |
|---|--|
| <p>Perlu adanya penambahan fasilitas pendukung kegiatan keagamaan seperti home stay, tempat wudhu, pos kesehatan dan pos konsumsi jamaah yang mudah dijangkau pada segmen 3 kawasan, bersih, dan nyaman.</p> <p>Fasilitas kawasan wisata religi perlu ditingkatkan lagi seperti penginapan, pos kesehatan dan keamanan, Dapur bersama, dll.</p> <p>Perlu memperkuat kesan atau nuansa islami pada Jalan Sekumpul.</p> |  |
| Konsep Identitas Koridor Wisata Religi  |  |
| <p>a. Koridor harus memiliki entring gate yang dapat memperkuat identitas kawasan wisata religi</p> <p>b. Penempatan tempat wudhu ditempatkan intensif di sekitar musholla Arraudhah agar memudahkan jamaah untuk berwudhu.</p> <p>c. Pengoptimalan posko keamanan, posko kesehatan dll.</p>  |  |
| <p>Pengoptimalan posko keamanan dan posko kesehatan di lakukan dengan pelengkapan fasilitas kebutuhan masing-masing posko.</p>  |  |
| <p>Gerbang pertama didesain menyesuaikan gaya bangunan Musholla Ar-raudah yang didominasi bentukan silindris. Warna yang dipakai untuk gerbang didominasi oleh warna hijau, gold dan putih.</p>   | <p>The diagram shows a symmetrical gate structure with two green domes and arched openings. A banner between the domes reads 'Selamat datang di Kawasan Wisata Religi Sekumpul'. A person stands between the arches for scale. Dimensions are indicated with arrows: a width of 14,5 m at the base, a total height of 6,5 m (split into 2,5 m for the dome and 4 m for the main structure), and a height of 2,5 m for the dome itself.</p> |



Selain terdapat di musholla ar-raudhah, Tempat wudhu tempat wudhu ditempatkan di sisi kiri dan kanan open space untuk mempermudah jamaah saat di acara-acara tertentu

#### 5.2.7. Konsep Transparency

##### Kriteria Penataan

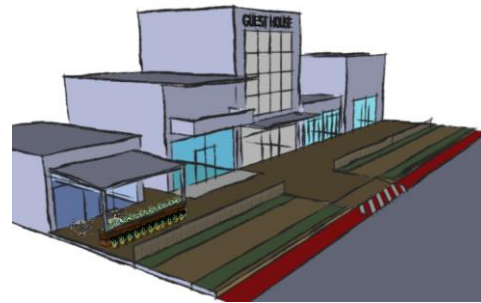
Diperlukan perbaikan kualitas fasade bangunan retail yang menarik dan transparan pada segmen 3 hingga segmen 4 agar tercipta keterhubungan suasana antara dalam bangunan dan ruang luar.

##### Konsep Penataan Fasade bangunan

Perlu adanya penertiban barang dagangan toko yang dipajang di jalur pedestrian sehingga membuat pejalan kaki dapat melintas dengan nyaman.



Fasade bangunan komersil didesain agar orang yang melintas tertarik untuk masuk kedalam bangunan tersebut.



#### 5.2.8. Konsep Maintenance and Good Quality of structure and design

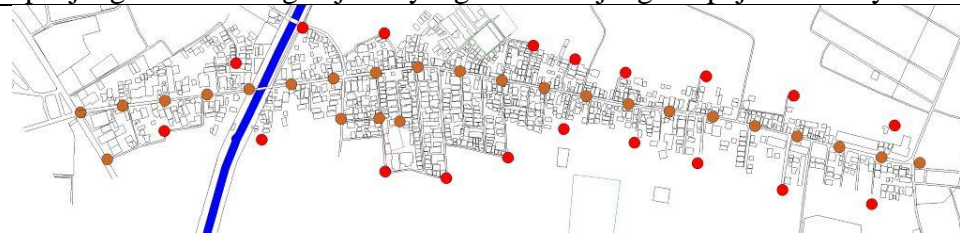
##### Kriteria Penataan

Perlu adanya penambahan fasilitas koridor yang dapat mempermudah pemeliharaan lingkungan Sekumpul.

Perlu adanya penataan pasar tradisional ridho.

##### Konsep Pemeliharaan Koridor

Tempat sampah diletakkan disepanjang koridor dengan jarak yang mudah dijangkau pejalan kaki yaitu 20-40 meter.

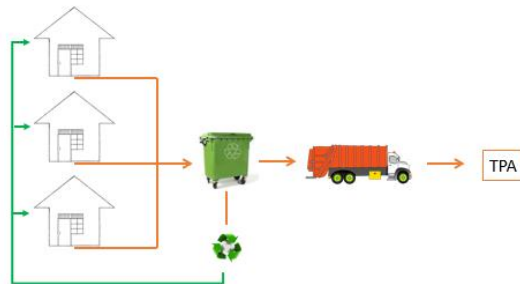


● Tempat sampah disepanjang koridor

● Tempat pengumpulan sampah rumah tangga dan tempat *composting*.



Tempat sampah disepanjang koridor



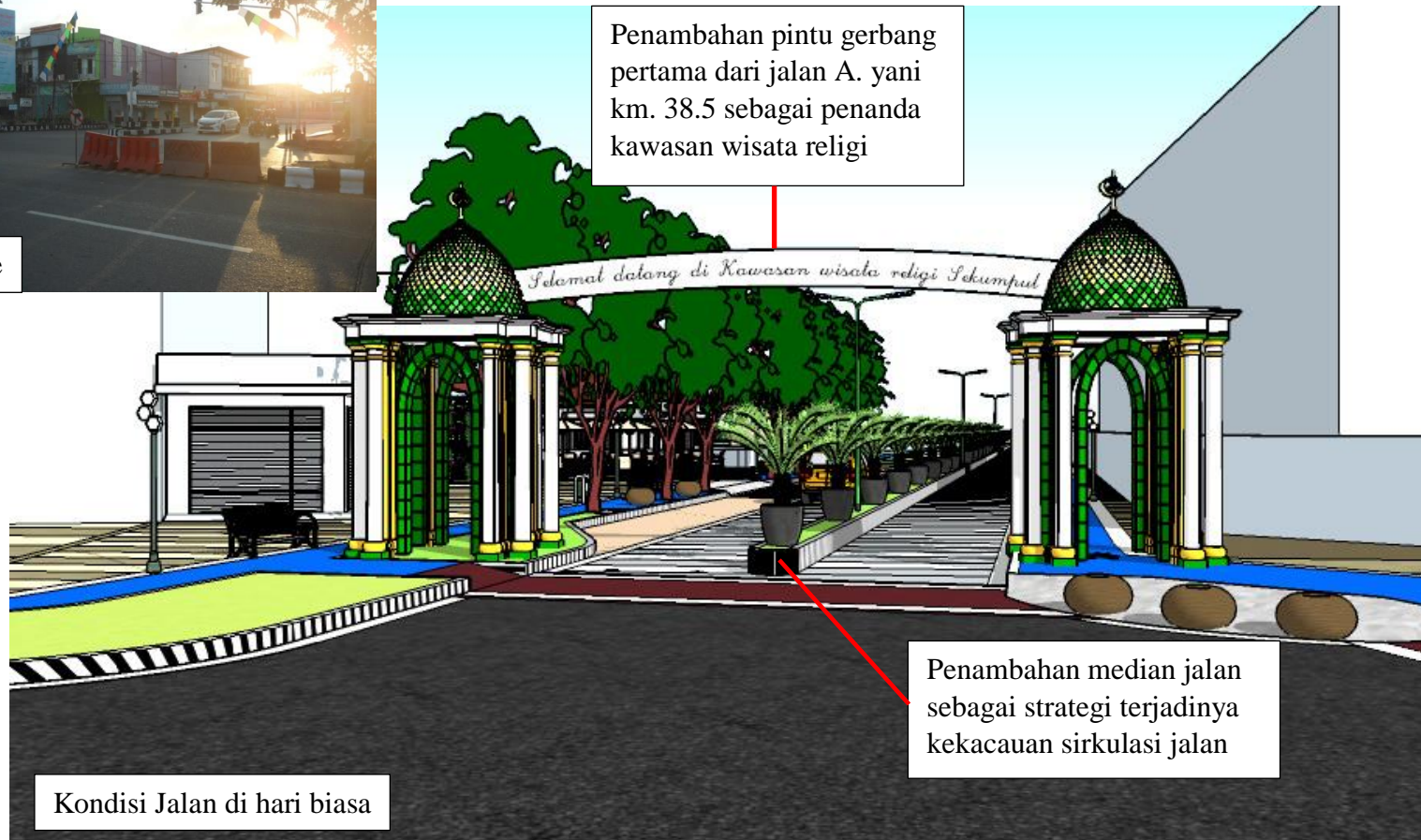
Sampah rumah tangga

Tempat sampah disepanjang koridor dipisahkan antara sampah basah dengan sampah kering. Sedangkan sampah rumah tangga dipisah antara sampah makanan, sampah kertas dan sampah plastik.

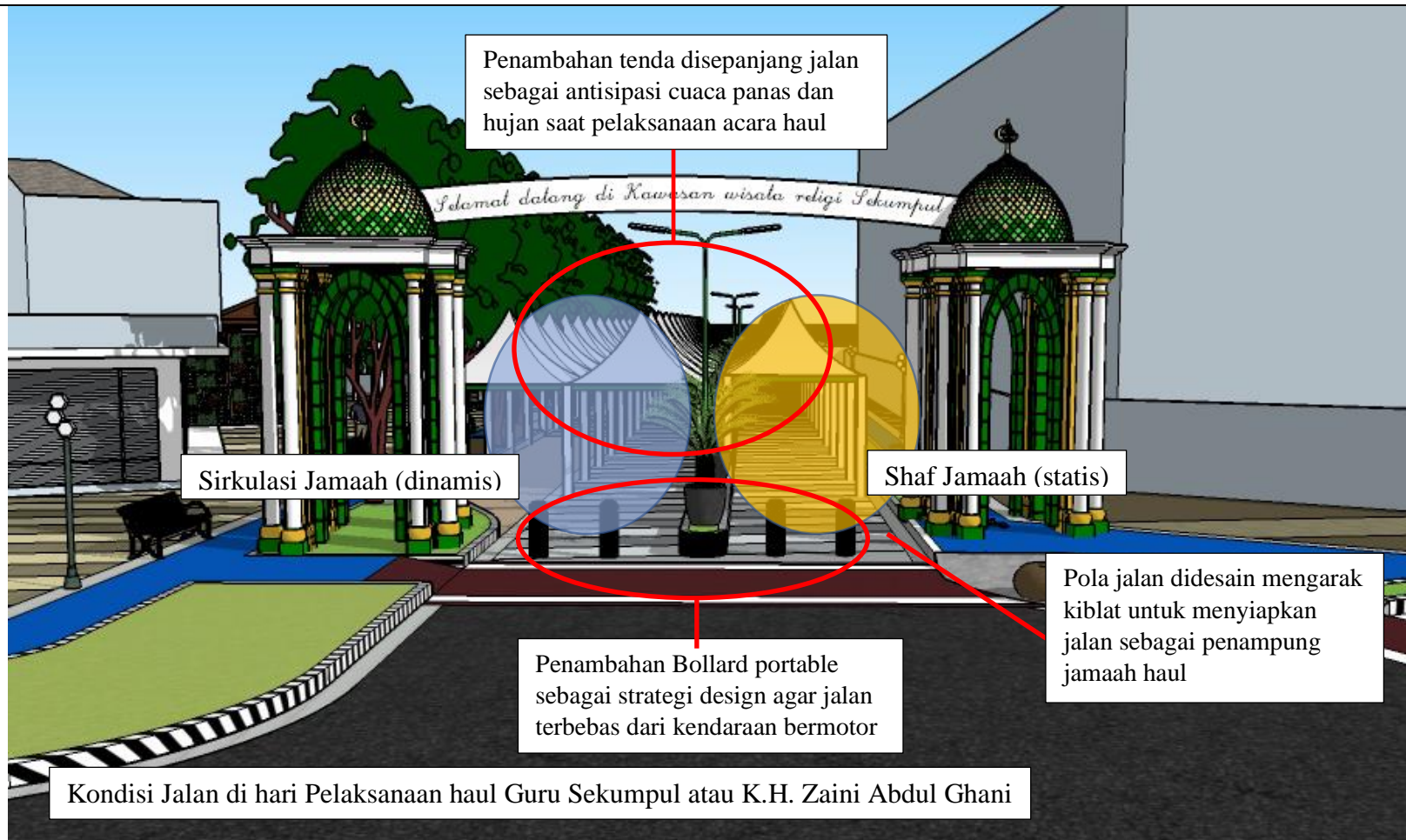
Pengosongan tempat sampah koridor dilakukan setiap hari untuk menjaga kebersihan koridor.

Tempat sampah rumah tangga disediakan disetiap rumah atau penghasil sampah sendiri. Kemudian dikumpulkan ke tempat sampah komunal untuk dipilah.

## Visualisasi Desain

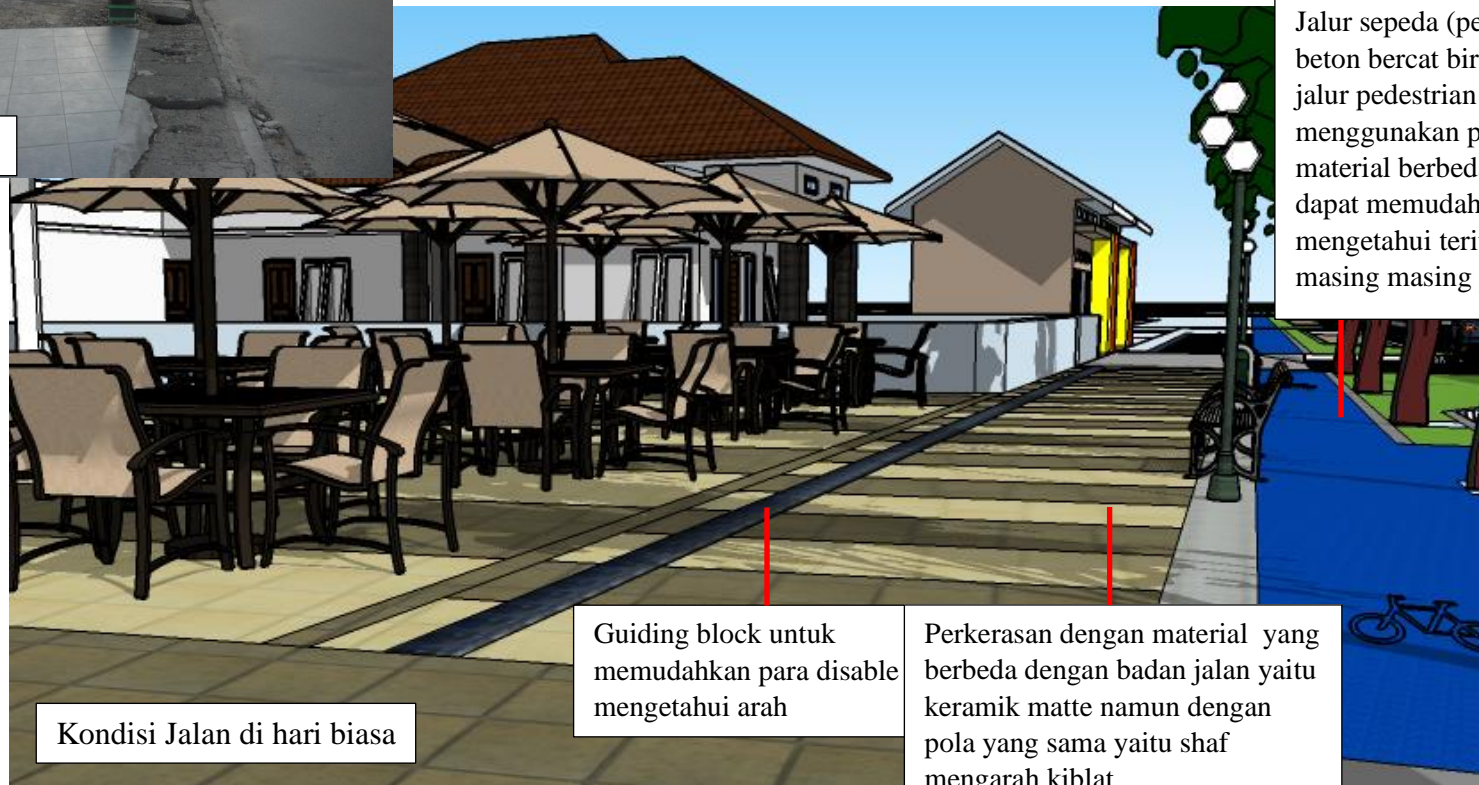








Before

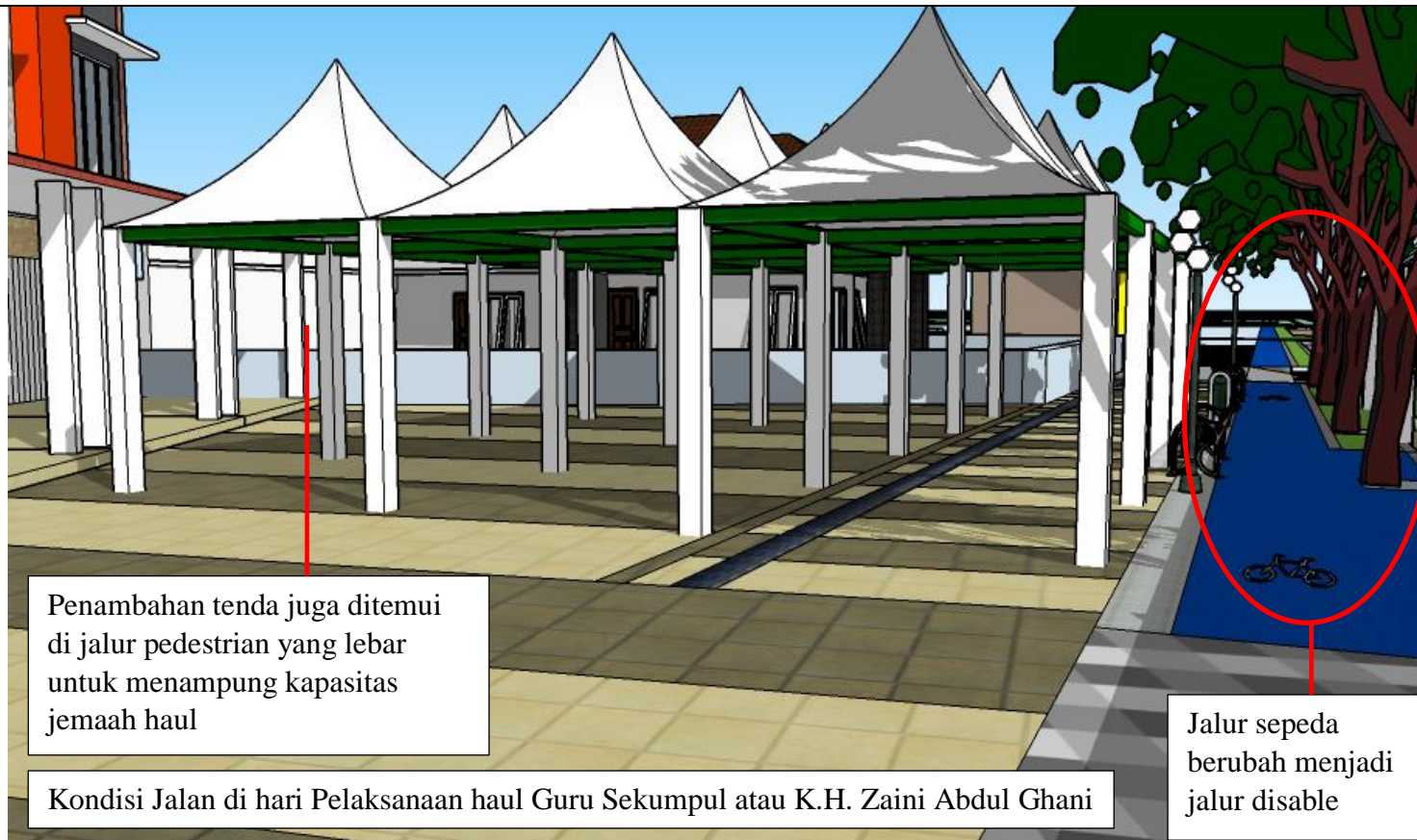


Kondisi Jalan di hari biasa

Guiding block untuk memudahkan para disable mengetahui arah

Perkerasan dengan material yang berbeda dengan badan jalan yaitu keramik matte namun dengan pola yang sama yaitu shaf mengarah kiblat

Jalur sepeda (perkerasan beton bercat biru) dan jalur pedestrian menggunakan pola dan material berbeda agar dapat memudahkan untuk mengetahui teritori masing masing pengguna.



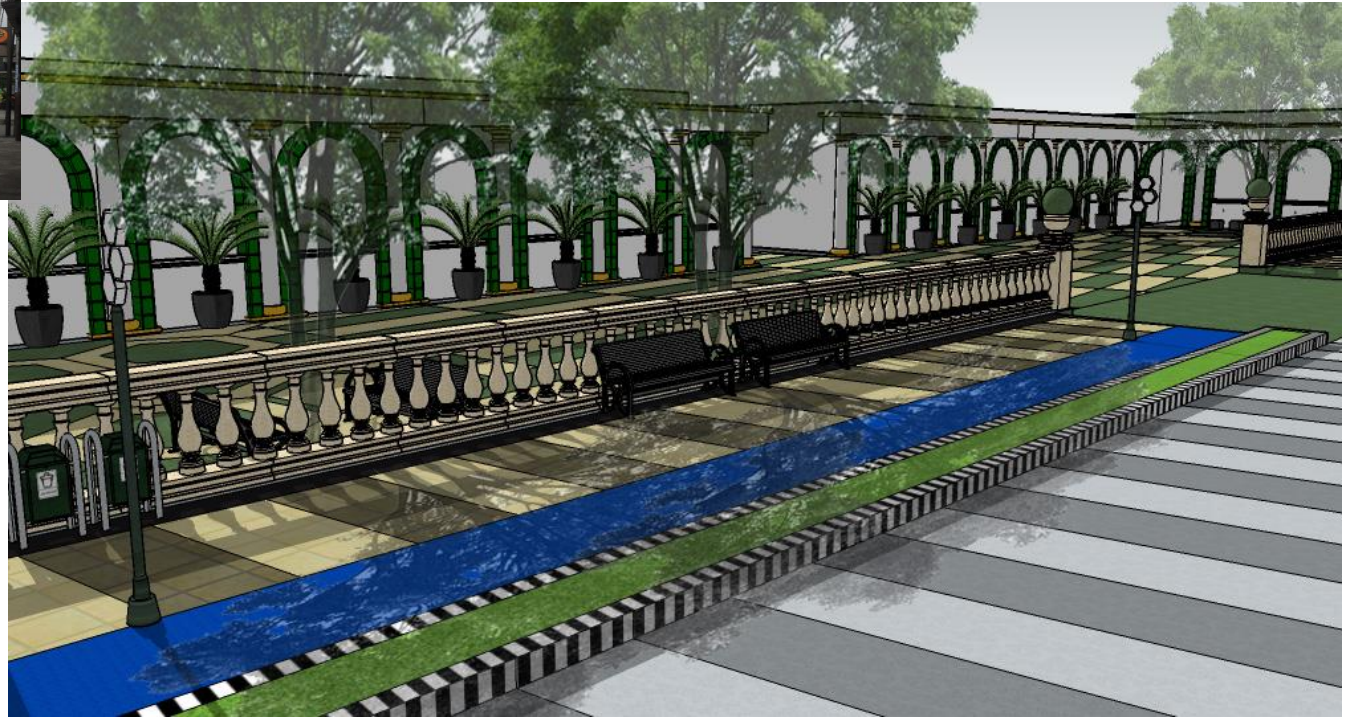
Penambahan tenda juga ditemui  
di jalur pedestrian yang lebar  
untuk menampung kapasitas  
jemaah haul

Kondisi Jalan di hari Pelaksanaan haul Guru Sekumpul atau K.H. Zaini Abdul Ghani

Jalur sepeda  
berubah menjadi  
jalur disable



Open Space Kawasan wisata religi Sekumpul



Halaman ini sengaja dikosongkan

## **BAB 6**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1. Kesimpulan**

##### **6.1.1. Karakteristik Koridor Sekumpul Martapura**

Berdasarkan hasil pengamatan dan persepsi masyarakat serta pengunjung koridor kawasan wisata religi Sekumpul Martapura, didapatkan karakteristik koridor sekumpul berdasarkan aspek yang diamati yaitu sebagai berikut:

1. Aspek keamanan koridor belum sepenuhnya terpenuhi terlebih bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas karena belum adanya pemisah antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor, banyaknya bangunan yang terbangun diatas sempadan jalan yang mana hal tersebut menghilangkan ruang bagi pejalan kaki untuk melintas di wilayah tersebut dengan aman, dan kurang baiknya penerangan pada malam hari khususnya digang-gang jalan Sekumpul.
2. Kenyamanan koridor Sekumpul masih belum dirasakan karena kurang lengkapnya furnitur jalan seperti tidak tersedianya jalur pedestrian yang memadai, lebar jalan yang sempit, dan banyaknya saluran drainase yang dibiarkan terbuka.
3. Kurang dirasakannya dampak jalan yang sehat, hal demikian terjadi karena kurangnya fasilitas jalan seperti ketersediaan transportasi umum, jalur pedestrian dan jalur sepeda sehingga menimbulkan kepadatan lalu lintas akibat penggunaan kendaraan pribadi, meningkatnya kebisingan jalan, dan meningkatnya polusi udara.
4. Interaksi sosial di sepanjang koridor sebagian besar terjadi di tempat kegiatan keagamaan, dan di warung-warung di sepanjang koridor sedangkan interaksi sosial yang terjadi di jalan sekumpul sangat minim karena tidak adanya ruang untuk berinteraksi sosial yang nyaman disepanjang koridor Sekumpul.
5. Attachment masyarakat terhadap koridor Sekumpul sangat kuat terlebih disekitar kawasan wisata religi Sekumpul. Hal ini dapat terlihat dari

partisipasi masyarakat setempat saat berlangsungnya kegiatan keagamaan seperti acara haulan, buka puasa bersama dan maulid habasyi.

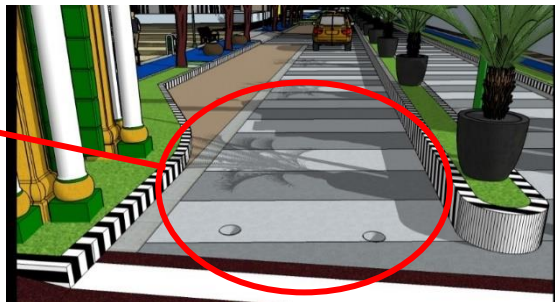
6. Pengelolaan sampah dan kebersihan di koridor Sekumpul masih belum baik karena selain tidak adanya tempat pembuangan sampah komunal untuk sampah rumah tangga masyarakat juga belum terbiasa dengan sistem pemilahan sampah.
7. Identitas koridor kawasan wisata religi sekumpul masih perlu diseimbangkan dengan baiknya kualitas fisik koridor sehingga dapat menciptakan koridor yang nyaman, aman dan aksesible bagi seluruh pengguna jalan.

#### 6.1.2. Kriteria dan konsep penataan kawasan wisata religi dengan pendekatan livable street

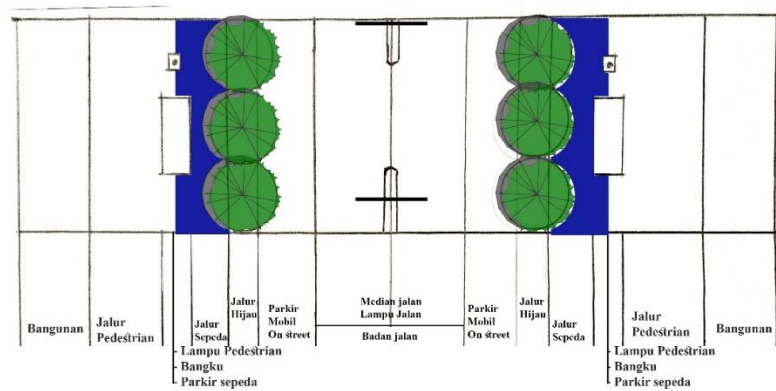
Kemudian selanjutnya dari hasil pengidentifikasian karakteristik fisik dan non-fisik tersebut diformulasikan kriteria dan konsep penataan dengan pendekatan livable street untuk koridor Kawasan wisata religi Sekumpul yaitu:

1. Koridor Sekumpul seharusnya memiliki ruang luar yang aman, nyaman dan aksesibel bagi seluruh pengguna jalan serta dapat menampung jamaah Guru Sekumpul di acara Haulan maupun bulan Ramadhan terutama bagi pedestrian, penyandang disabilitas, lansia, pesepeda dan transportasi umum.

Permukaan koridor dibuat dengan pola arah kiblat agar koridor siap dipakai untuk menampung jamaah solat jum'at dan acara haul guru sekumpul



2. Diperlukan lebih banyak fasilitas (jalur pedestrian, jalur sepeda, dan moda transportasi publik) yang nyaman, aman, atraktif dan dengan kualitas yang baik serta dapat dipakai untuk acara besar Haulan Guru Sekumpul.



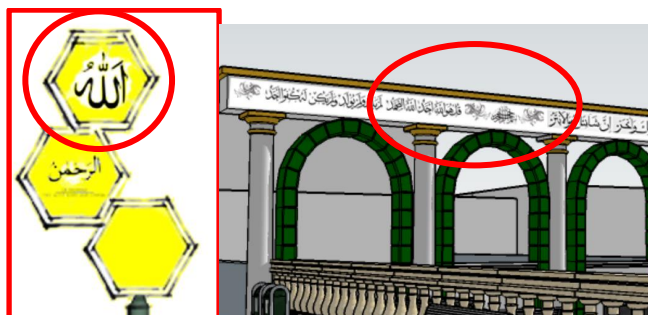
Penambahan bollard portable di beberapa titik masuk mobil untuk mencegah mobil masuk ke area pelaksanaan haulan

3. Perlu adanya ruang terbuka yang aman, nyaman dan aksesibel bagi masyarakat sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial masyarakat dan pengunjung wisata religi Sekumpul.

Ruang terbuka ditempatkan di belakang Masjid Pancasila, musholla Ar-raudhah. RTH perlu didesain dengan menarik namun tetap harus berkesinambungan dengan masjid atau musholla.



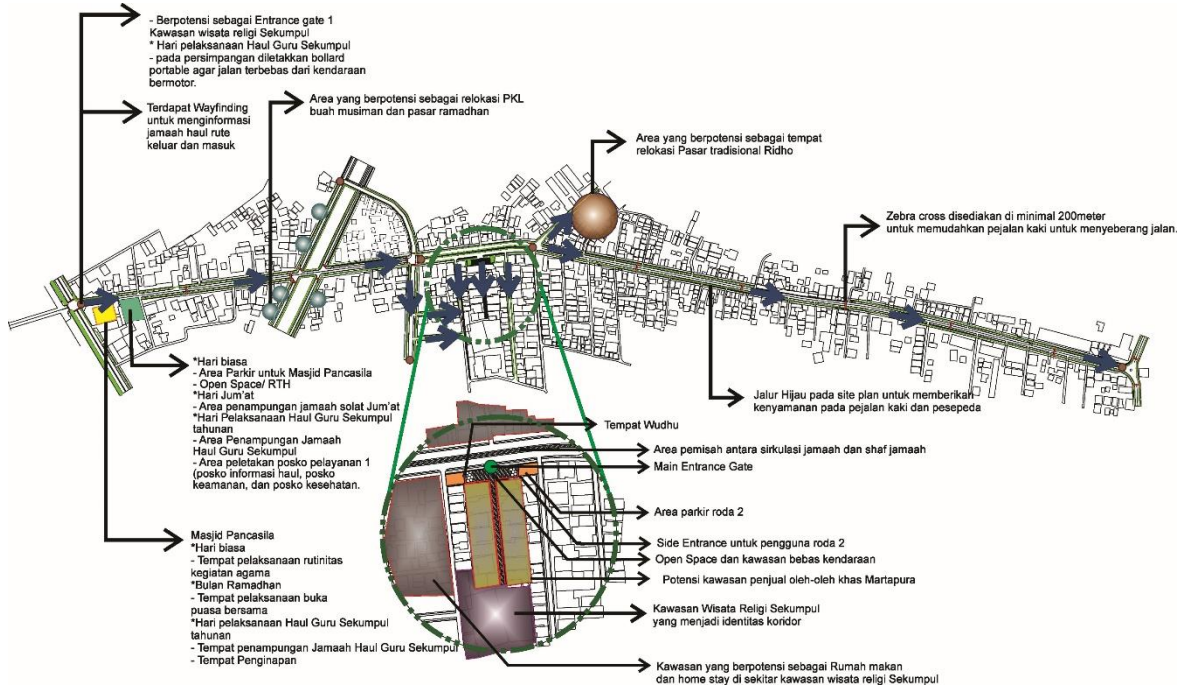
4. Rasa keterikatan masyarakat maupun pengunjung wisata religi Sekumpul terhadap lingkungan harus ditingkatkan dengan cara memperkuat identitas koridor tersebut sebagai kawasan wisata religi Sekumpul Martapura dengan cara memberikan elemen-elemen bernuansa islami disepanjang koridor terlebih di segmen 3 koridor. Dengan menambahkan street furniture yang bernuansa islami seperti kaligrafi ayat suci Al-qur'an dan asmaul husna.





5. Perlu adanya penambahan fasilitas koridor yang dapat mempermudah pemeliharaan lingkungan Sekumpul.

### 6.1.3. Konsep Makro penataan kawasan wisata religi dengan pendekatan livable street.



Jadi untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan koridor Sekumpul ini perlu dilakukan dengan melengkapi fasilitas koridor seperti ketersediaan jalur pedestrian yang aman dan nyaman, jalur sepeda dan transportasi umum. Sedangkan untuk memperkuat identitasnya sebagai koridor kawasan wisata religi dapat dicapai dengan peningkatan kualitas tempat-tempat peribadatan seperti penataan ruang luar, penambahan fasilitas pendukung kegiatan keagamaan tersebut, dan mendesain elemen pelengkap koridor yang dapat memperkuat identitas kawasan wisata religi tersebut.

## 6.2.Saran

Kegiatan keagamaan yang terjadi dikoridor Sekumpul cukup penting dalam menggerakkan aktifitas ekonomi, sosial dan budaya masyarakat setempat sehingga diperlukan prioritas penataan koridor yang dapat mendukung kegiatan tersebut. Dalam penataan koridor Sekumpul perlu ditekankan pendekatan keamanan, kenyamanan dan aksesibilitas bagi seluruh pengguna koridor. Hasil dari penelitian

ini merupakan konsep penataan koridor dengan pendekatan *livable street* yang dapat menjadi masukan tentang bagaimana penerapan *livable street* di koridor kawasan wisata religi.

Untuk melengkapi penelitian ini maka diperlukan tim evaluasi maupun tim penasehat penataan koridor untuk wilayah kota Martapura. Sehingga nantinya konsep penataan koridor ini dapat dievaluasi dan diberi masukan secara teknis mengenai penataan fisik koridor.

Halaman ini sengaja dikosongkan

## DAFTAR PUSTAKA

- \*\*\* (2007). Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan. Dinas Pekerjaan Umum Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- \*\*\*. (2006), *Urban Design Toolkit*. Ministry for the Environment Manatu Mo Te Taiao, Wellington.
- Adi, Isbandi Rukminto. (2007), *Perencanaan partisipatoris berbasis aset komunitas: dari pemikiran menuju penerapan*. Depok: FISIP UI Press.
- Ali Anwar Yusuf. 2003. Studi Agama Islam. Pustaka Setia, Bandung.
- Al-Kodmany, Kheir. (2001), *Supporting imageability on the World Wide Web: Lynch's five elements of the city in community planning*. Sage journal, Vol 28, Issue 6, 2001.
- Appleyard, Donald. Gerson, M.S. & Lintell, M. (1981). *Livable Street*. University of California Press. Barkley, California.
- Banjarmasin Post, 2014
- Bararatin, K. (2010), *Mastrip Street Corridor Organization Guideline as the Entrance of Surabaya with Visual Quality Approach*, Postgraduate Thesis, Department of Architecture ITS, Surabaya.
- Best, John W. 1982. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Darjosanjoto, Endang T.S. (2006), *Penelitian Arsitektur Bidang Perumahan dan Permukiman*. ITS Press. Surabaya.
- Dipta, Andreas. A.P. (2015), *Karakteristik ruang koridor jalan panggung Pecinaan Kembang Jepun Surabaya sebagai koridor wisata urban heritage*. Universitas Atma Jaya, Yogyakarta.
- Cullen, Gordon. 1961. *The Concise Townscape*. The Architectural press. London.
- Gehl, Jahn. (1987). *Life Between Building, Using Public Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.

- Guba, E.G. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Sage Publication. Beverly Hills.
- Hillway, Tyrus. (1956). *Introduction To Research*. Houghton Mifflin. Boston.
- [http://greenfield.calgaryregion.ca/tools/greenfield\\_process\\_walkabilityCatchment.pdf](http://greenfield.calgaryregion.ca/tools/greenfield_process_walkabilityCatchment.pdf)
- <https://ilmutatakota.wordpress.com/2011/04/10/konsep-citra-kota-dalam-urban-design/>
- <https://muslim.or.id/25497-adab-seorang-murid-terhadap-guru.html>
- <https://muslim.or.id/8610-keutamaan-ziarah-kubur.html>
- <http://narc.org/wp-content/uploads/Livability-Report-FINAL.pdf>
- <http://pedshed.net/>
- <https://www.maps-streetview.com/Saudi-Arabia/Medina/roadmap.php>
- <http://www.muslimedianews.com/2014/11/hukum-ziarah-ke-makam-para-wali-seperti.html#ixzz4jLYCxjwO>
- Isbandi Rukminto Adi. (2007). *Perencanaan Partisipatoris Berbasis Aset Komunitas: dari Pemikiran Menuju Penerapan*. Depok: FISIP UI Press.
- Jacobs, Allan B. (1995), *Great Street*. MIT Press. Cambridge, Massachusetts.
- Kemenang Kabupaten Banjar tahun 2010
- Krier, Rob. (1979), *Urban Space*. Rizzouli International Publications. New York.
- Lang, Jon. (1994), *Urban Design: The American Experience*. Van Nostrand Reinhold. United States of America.
- Lynch, Kevin. (1969), *The image of the city*. MIT Press. Cambridge.
- Maki, Fumikiho. (1964), *Investigations in collective form*. Washington University Publications. St. Louis.
- Maulana, Nizar. (2013), *Tinjauan penggunaan elemen visual media luar ruang dan penempatan serta kaitannya pada estetika Kota Bandung : (studi kasus : spanduk kampanye partai politik Rido)*. JBPTUNIKOMPP, Bandung.

Moughtin, Cliff. (1992), *Urban design: Street and Square*. Butterworth Architecture, London.

Nazir. (1988). *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

Noma, Aksar. (2014), *DAYANGO (Studi Kasus: Kecamatan Sumalata, Kabupaten Gorontalo Utara)*. Gorontalo: Universitas Negeri Gorontalo Press.

Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 3 Tahun 2013.

Poerwadarminta. 2007. Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta: PN Balai Pustaka.

Riduwan. 2004. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Alfabeta: Bandung.

Rizqiyah, Fardilla. (2012), *Penataan koridor komersial Jalan Songoyudan Surabaya sebagai upaya peningkatan vitalitas perdagangan*. Institut teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.

Seidman, I. E. (1991). *Interviewing as qualitative research: A guide for researchers in education and the social sciences*. Teachers College Press. New York.

Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold: New York.

Spreiregen, Paul D. (1985), *Urban Design The Architecture of Town and Cities*. McCraw-Hillbook Company.

Sudiaryandari., Ernawati, Jenny. & Ridjal, Arbaham Mohammad. (2016), *Pola Pemanfaatan Ruang Pada Kawasan Wisata Religi KH. Abdurrahman Wahid*. Student Journal Universitas Brawijaya, Malang. Volume 6.

Tim Penyusun Tesis. (2014), *Pedoman Penyusunan Tesis Tahun 2014*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.m

Trancik, Roger. (1986), *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*. Van Rostrand Reinhold Company. New York.

University of Missouri. (2011). *Missouri Livable Street Design Guidelines*. Columbia.

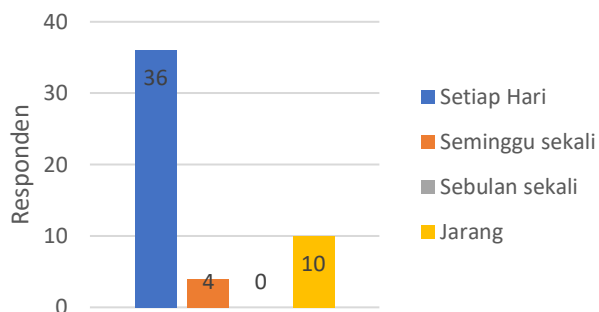
Yoeti, Oka. Edisi Refisi (1996), *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Penerbit Angkasa, Bandung

Yulanda, Thesya. (2015), *Analisa ruang jalan dengan konsep livable street (studi kasus: Jalan Jamin Ginting)*. Universitas Sumatra Utara Press, Medan.

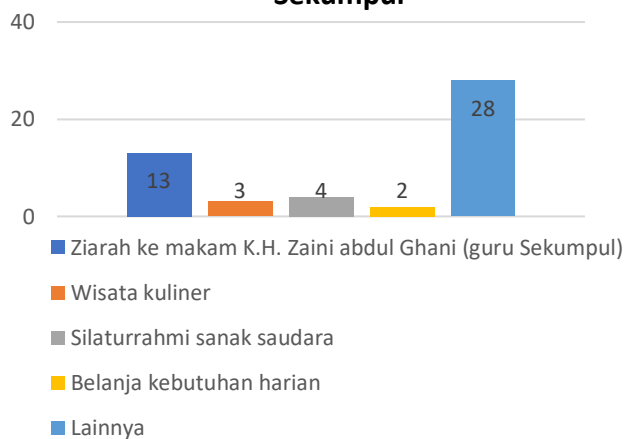
Zahnd, Markus. (1999), *Perancangan kota secara terpadu: Teori perancangan kota dan penerapannya*. Kanusius. Soegijapranata University Press.Semarang.

## LAMPIRAN

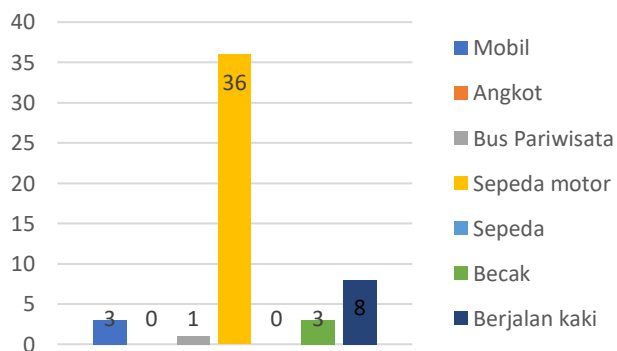
**Frekuensi responden mengunjungi jalan sekumpul**



**Tujuan responden melewati jalan Sekumpul**

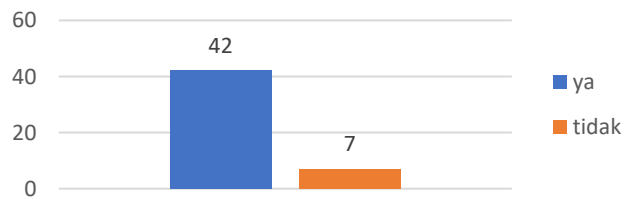


**Alat transportasi responden**

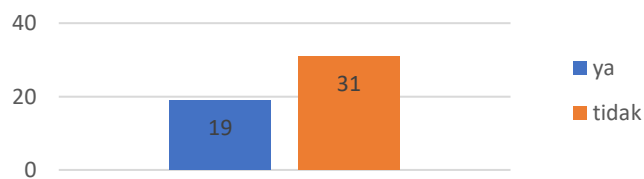




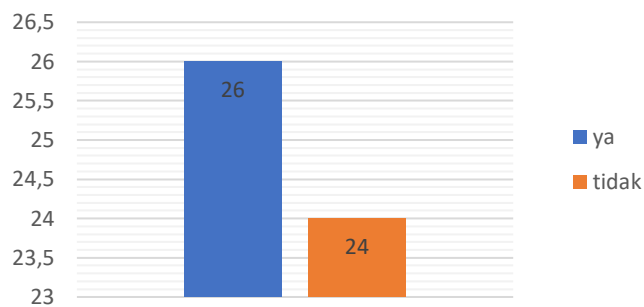
**Kemudahan responden mengenali bangunan di koridor sekumpul**



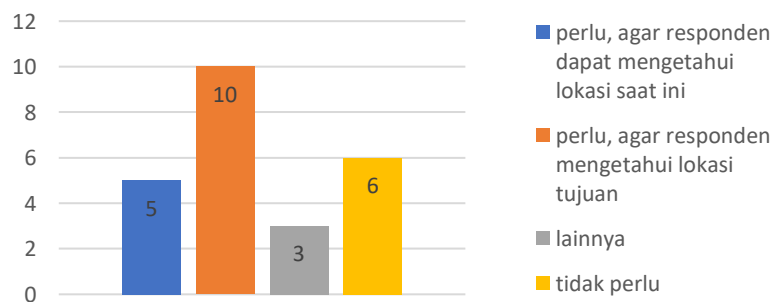
**Bangunan dan gaya arsitektur bangunan koridor memberikan kesan mendalam terhadap responden**



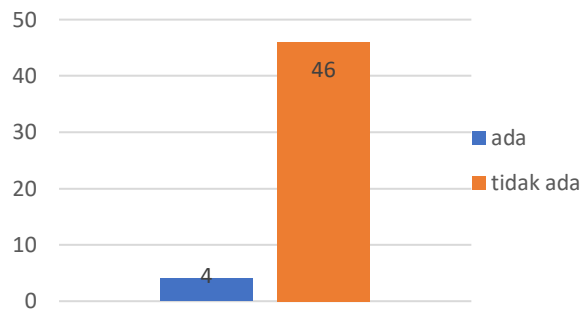
**Kelengkapan penunjuk jalan**



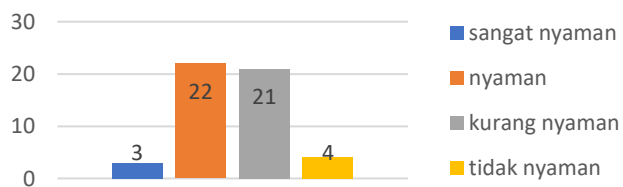
**Perlukah jalan sekumpul memiliki petunjuk jalan**



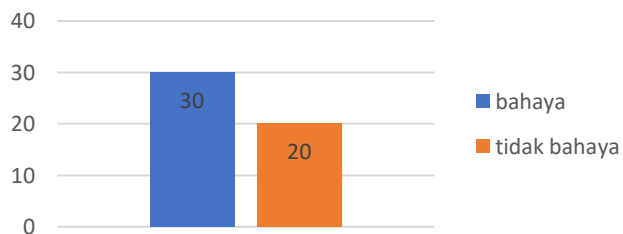
### Keberadaan vegetasi jalan Sekumpul



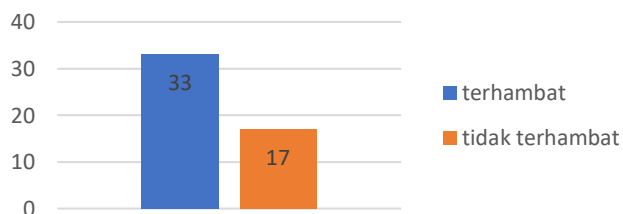
### Kenyamanan dan keamanan responden saat melintas di jalan sekumpul



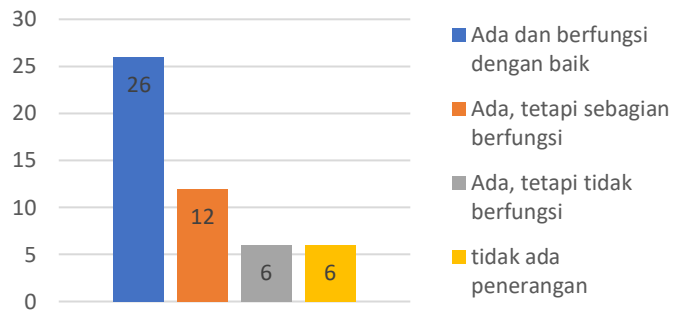
### Persepsi responden terhadap bahaya laju kendaraan



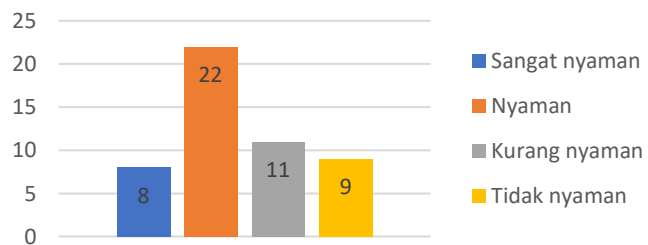
### Persepsi responden terhadap hambatan dari volume lalu lintas saat ingin mencapai tujuan



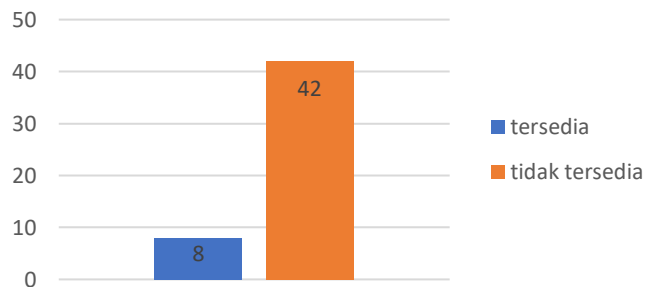
### Keberadaan penerangan Jalan Sekumpul



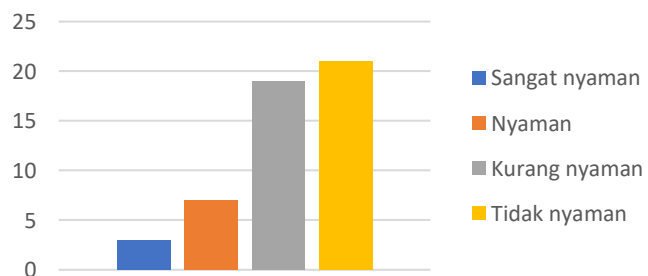
### Persepsi kenyamanan responden terhadap kondisi lampu penerangan



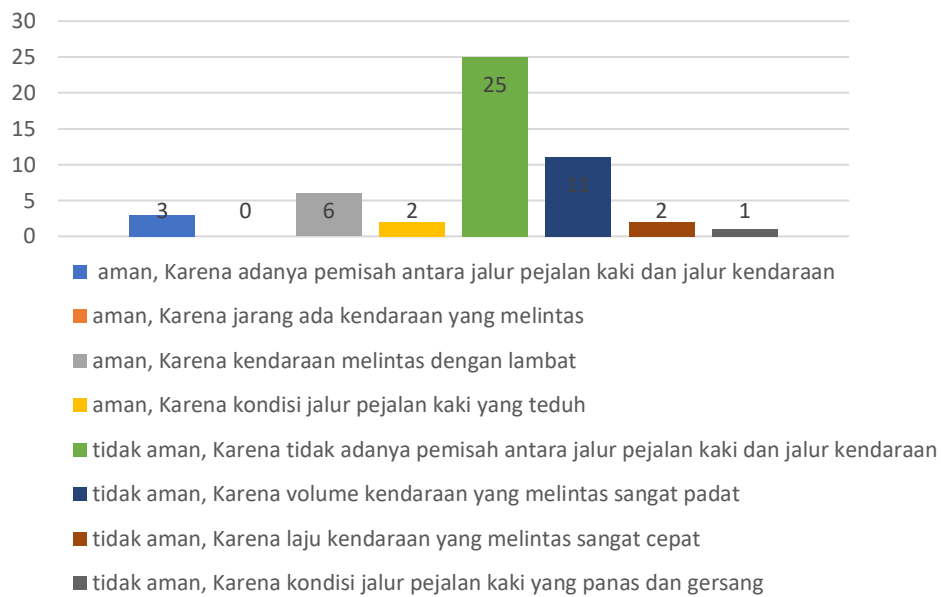
### Keberadaan jalur pedestrian



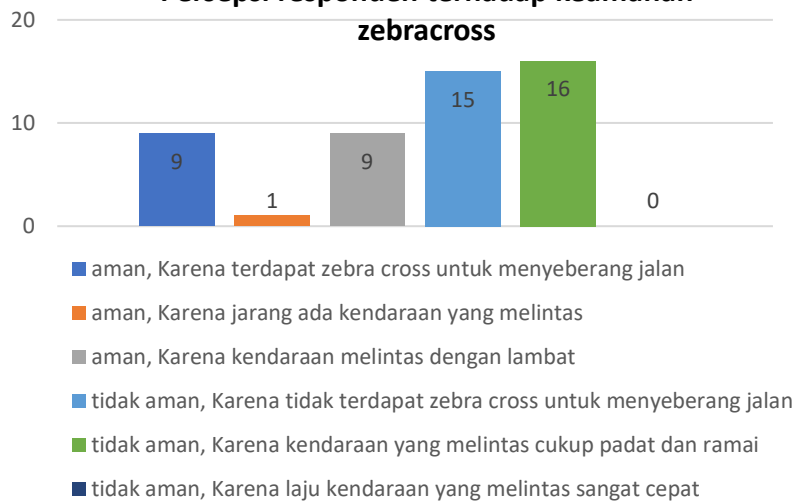
### Persepsi responden terhadap kenyamanan jalur pedestrian



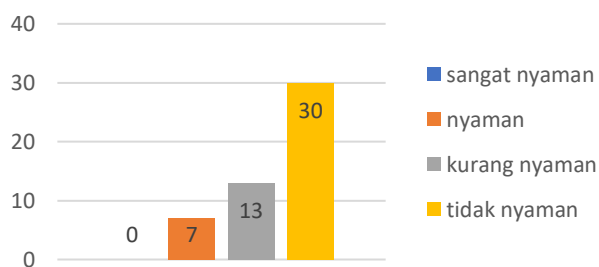
### Persepsi responden terhadap keamanan jalur pedestrian



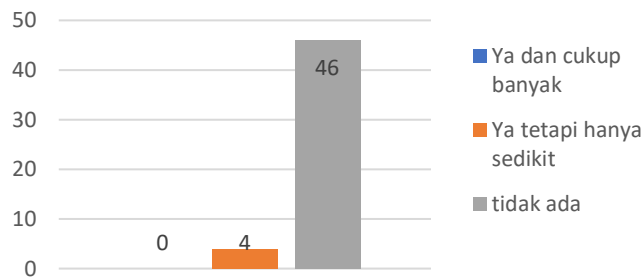
### Persepsi responden terhadap keamanan zebrecross



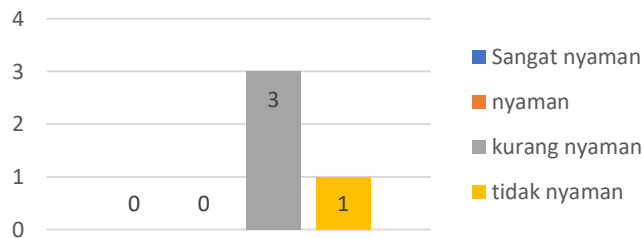
### Jalur pejalan kaki cukup nyaman dan aman bagi penyandang disabilitas



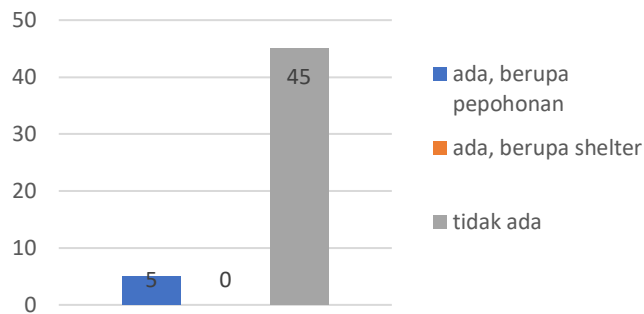
### Keberadaan tempat duduk di jalur pedestrian



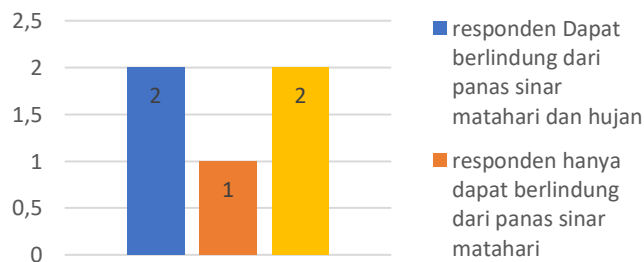
### Persepsi responden terhadap kondisi tempat duduk



### Keberadaan peneduh jalur pedestrian



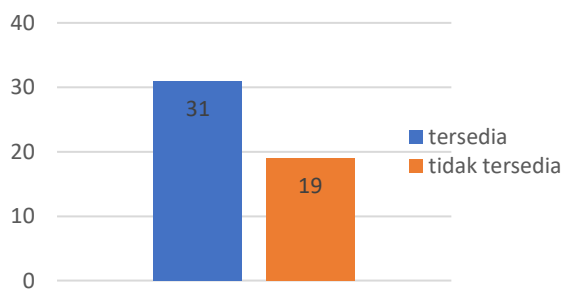
### Persepsi responden terhadap kenyamanan peneduh jalur pedestrian



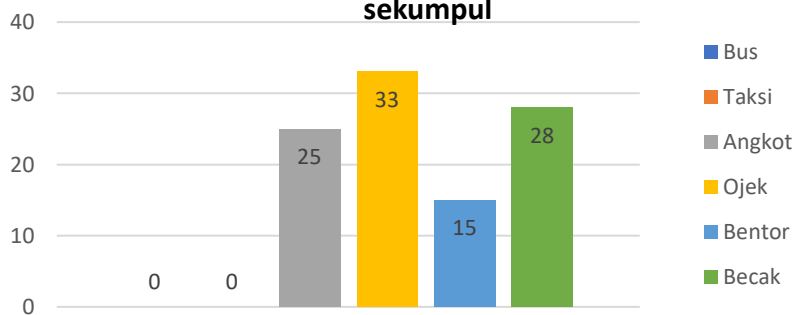
### Gangguan yang dialami responden saat melintas di jalan Sekumpul



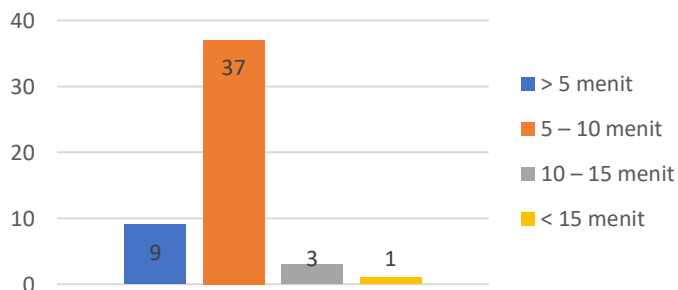
### Ketersediaan angkutan umum



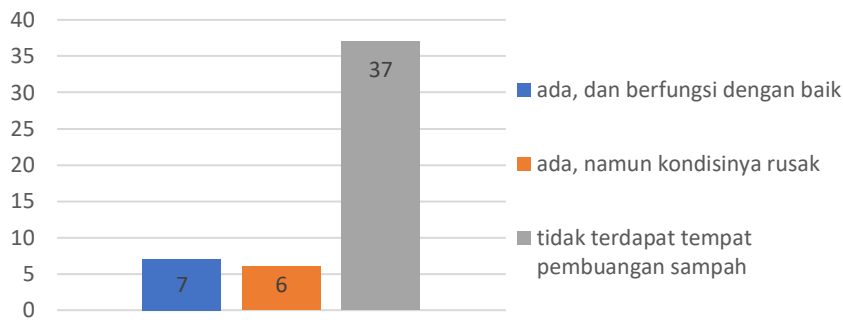
### Jenis angkutan umum yang tersedia di jalan sekumpul



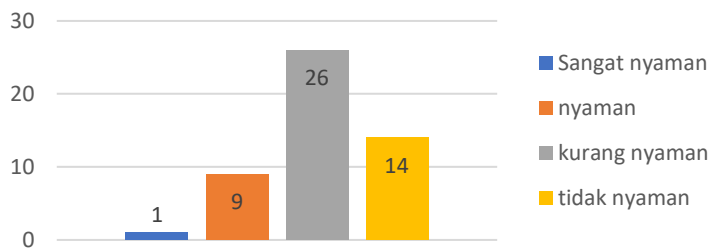
### Lama responden menunggu angkutan umum



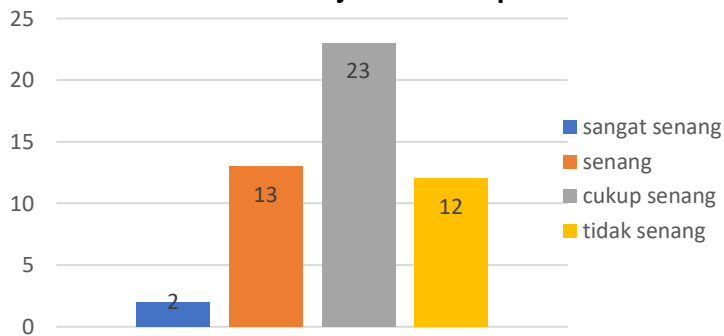
### Ketersediaan tempat pembuangan sampah disepanjang jalan Sekumpul



### Persepsi responden terhadap polusi udara dan kebisingan yang berasal dari jalan Sekumpul

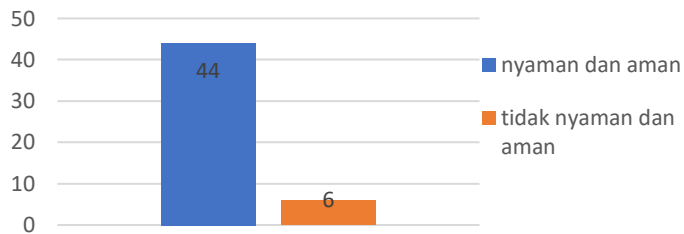


### Persepsi responden dalam menghabiskan waktu di jalan sekumpul

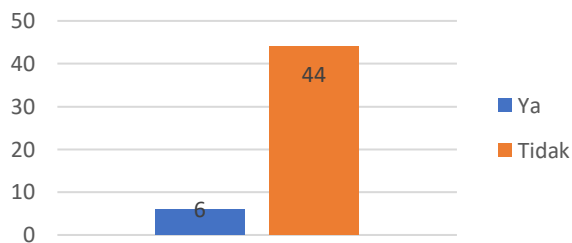




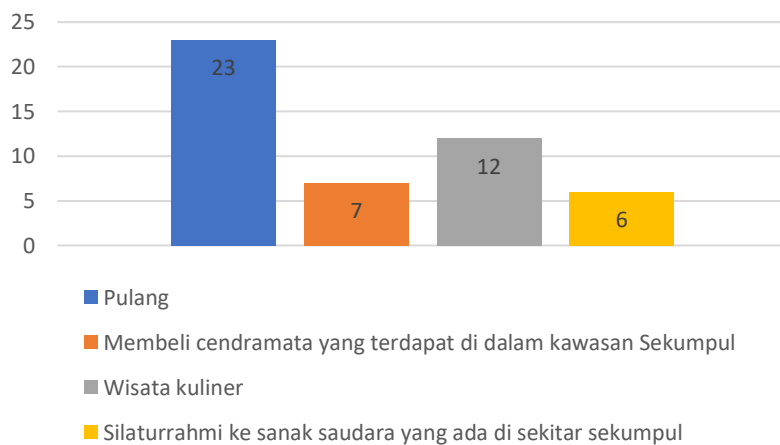
**Persepsi responden terhadap kenyamanan dan keamanan berinteraksi dengan masyarakat setempat**



**Persepsi responden terhadap kenyamanan vegetasi di jalan Sekumpul**



**Aktivitas yang di lakukan responden setelah mengunjungi wisata religi sekumpul**



## **Form Kuisisioner**

### **Tujuan**

Form kuesioner ini ditujukan kepada pengguna jalan Sekumpul Kota Martapura dan pengunjung wisata religi sekumpul untuk menilai tingkat livabilitas jalan tersebut. Penelitian dilakukan dengan menggunakan aspek penelitian yaitu aspek fisik pembentuk koridor dan aspek livable street koridor sekumpul yang kemudian akan menjadi penilaian livabilitas jalan di Jalan Sekumpul Kota Martapura Kalimantan Selatan. Data dan informasi yang diperoleh dari hasil kuesioner ini hanya akan digunakan untuk keperluan penyusunan penelitian dan akan dijamin kerahasiaannya baik data identitas maupun jawaban. Kesediaan dan kerjasama dari anda dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner ini maupun informasi tambahan lainnya yang diberikan akan sangat mendukung keberhasilan penelitian ini. Atas ketersediaan dan kerjasama anda saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya,  
Nur Latifah

### **Petunjuk Pengisian**

- Baca dan simak pertanyaan dengan teliti.
- Jawablah pertanyaan dengan memberi tanda √ pada kotak jawaban yang telah disediakan.
- Untuk pertanyaan berupa isian, mohon diisi dengan jawaban yang singkat dan jelas.

**Nama :** .....

**Umur :** ..... tahun

**Jenis kelamin :** Pria / Wanita

1. Seberapa sering anda melintas di jalan sekumpul?

- ☐ Setiap hari
- ☐ Seminggu sekali
- ☐ Sebulan Sekali

- ☐ Jarang
- 2. Tujuan anda melewati Jalan Sekumpul?
  - ☐ Ziarah makam K.H. Zaini Abdul Ghani (Guru Sekumpul)
  - ☐ Wisata kuliner
  - ☐ Silaturahmi sanak saudara
  - ☐ Belanja kebutuhan sehari-hari
  - ☐ Lainnya ...
- 3. Alat Transportasi (Kendaraan) yang anda gunakan untuk menuju tempat wisata religi Makam K.H. Zaini Abdul Ghani (Guru Sekumpul)?
  - ☐ Mobil            ☐ Angkot            ☐ Bus Pariwisata            ☐ Sepeda motor
  - ☐ Sepeda            ☐ Becak            ☐ Berjalan kaki            ☐ Lainnya ...

**Aspek fisik jalan Sekumpul.**

1. Apakah anda pernah merasa terintimidasi dengan ketinggian bangunan di sepanjang jalan sekumpul?
  - ☐ Ya, saya merasa terintimidasi dengan ketinggian bangunan di jalan sekumpul
  - ☐ Tidak, saya tidak terpengaruh dengan ketinggian bangunan di jalan sekumpul
2. Apakah anda mudah mengenali bangunan disepanjang jalan Sekumpul?
  - ☐ Ya    ☐ Tidak
  - Alasannya ...
3. Apakah bentuk bangunan dan gaya arsitektur bangunan di jalan Sekumpul dapat memberikan kesan mendalam terhadap diri anda?
  - ☐ Ya    ☐ Tidak
  - Alasannya ...
4. Apakah Jalan Sekumpul memiliki penunjuk jalan?
  - ☐ Ya    ☐ Tidak
5. Jika Tidak, apakah Jalan Sekumpul perlu memiliki penunjuk jalan/ peta rute?
  - ☐ Ya
    - ☐ Agar saya mengetahui lokasi saya saat ini
    - ☐ Agar saya dapat menemukan tempat tujuan saya
    - ☐ Lainnya .....
  - ☐ Tidak
6. Apakah jalan sekumpul memiliki vegetasi sebagai peneduh?

☐ Ya    ☐ Tidak

**Aspek livabilitas jalan**

1. Apakah anda merasa nyaman dan aman saat melintasi Jalan Sekumpul?

☐ Sangat nyaman    ☐ Nyaman    ☐ Kurang nyaman    ☐ Tidak nyaman

Alasannya ...

2. Apakah laju kendaraan yang melintas dapat membahayakan anda?

☐ Ya    ☐ Tidak

Alasannya ...

3. Apakah volume lalu lintas pada Jalan Sekumpul menghambat anda saat ingin mencapai tujuan?

☐ Ya    ☐ Tidak

Alasannya ...

4. Apakah Jalan Sekumpul memiliki lampu penerangan?

☐ Ya dan berfungsi dengan baik

☐ Ya, tetapi sebagian berfungsi

☐ Ya, tetapi tidak berfungsi

☐ Tidak

5. Apakah anda merasa nyaman dengan kondisi lampu penerangan yang ada?

☐ Sangat nyaman    ☐ Nyaman    ☐ Kurang nyaman    ☐ Tidak nyaman

6. Apakah Jalan sekumpul memiliki jalur pejalan kaki?

☐ Ya    ☐ Tidak

7. Jika iya, Apakah anda merasa nyaman melintas di jalur pejalan kaki?

☐ Sangat nyaman    ☐ Nyaman    ☐ Kurang nyaman    ☐ Tidak nyaman

Alasannya ...

8. Apakah anda merasa aman ketika berjalan di jalur pedestrian?

☐ Ya

☐ Karena adanya pemisah antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan

☐ Karena jarang ada kendaraan yang melintas

☐ Karena kendaraan melintas dengan lambat

☐ Karena kondisi jalur pejalan kaki yang teduh

☐ Lainnya ...

☐ Tidak

- ☐ Karena tidak adanya pemisah antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan
- ☐ Karena volume kendaraan yang melintas sangat padat
- ☐ Karena laju kendaraan yang melintas sangat cepat
- ☐ Karena kondisi jalur pejalan kaki yang panas dan gersang
- ☐ Lainnya ...

9. Apakah anda merasa aman ketika menyeberang jalan?

- ☐ Ya
  - ☐ Karena terdapat *zebra cross* untuk menyeberang jalan
  - ☐ Karena jarang ada kendaraan yang melintas
  - ☐ Karena kendaraan melintas dengan lambat
  - ☐ Lainnya ...
- ☐ Tidak
  - ☐ Karena tidak terdapat *zebra cross* untuk menyeberang jalan
  - ☐ Karena kendaraan yang melintas cukup padat dan ramai
  - ☐ Karena laju kendaraan yang melintas sangat cepat
  - ☐ Lainnya ...

10. Apakah jalur pejalan kaki cukup nyaman dan aman bagi penyandang disabilitas?

- ☐ Sangat nyaman      ☐ Nyaman      ☐ Kurang nyaman      ☐ Tidak nyaman  
 Alasannya ...

11. Apakah jalur pejalan kaki memiliki tempat duduk?

- ☐ Ya dan cukup banyak
- ☐ Ya tetapi hanya sedikit
- ☐ Tidak ada

12. Jika iya, apakah anda merasa nyaman dengan kondisi tempat duduk yang ada?

- ☐ Sangat nyaman      ☐ Nyaman      ☐ Kurang nyaman      ☐ Tidak nyaman  
 Alasannya ...

13. Apakah jalur pejalan kaki memiliki peneduh?

- ☐ Ya
  - ☐ Pepohonan      ☐ Shelter
- ☐ Tidak

14. Jika ya, apakah anda nyaman dengan kondisi peneduh yang ada?

- ☐ Ya

- ☐ Dapat berlindung dari panas sinar matahari dan hujan
  - ☐ Hanya dapat berlindung dari panas sinar matahari
  - ☐ Lainnya ...
  - ☐ Tidak
15. Apakah gangguan anda rasakan saat melintasi Jalan Sekumpul?
- ☐ Macet
  - ☐ Tidak adanya pengelompokan pengguna jalan
  - ☐ Banyaknya pedagang kaki lima
  - ☐ Keberadaan parkir di bahu jalan dan jalur pejalan kaki
  - ☐ Lainnya ...
16. Apakah Jalan Sekumpul terhubung dengan jalur angkutan umum?
- ☐ Ya    ☐ Tidak
17. Angkutan umum apasaja yang dapat di akses di jalan sekumpul? (jawaban boleh lebih dari 1)
- ☐ Bus                      ☐ Taksi                      ☐ Angkot                      ☐ Ojek                      ☐ Bentor                      ☐ Becak
18. Berapa lama waktu yang diperlukan untuk menunggu angkutan umum?
- ☐ > 5 menit
  - ☐ 5 – 10 menit
  - ☐ 10 – 15 menit
  - ☐ < 15 menit
19. Apakah terdapat tempat pembuangan sampah disepanjang jalan Sekumpul?
- ☐ Ya dan berfungsi dengan baik
  - ☐ Ya, tetapi rusak
  - ☐ Tidak ada
20. Apakah anda merasa nyaman dengan kondisi polusi udara dan kebisingan yang berasal dari Jalan Sekumpul?
- ☐ Sangat nyaman                      ☐ Nyaman                      ☐ Kurang nyaman                      ☐ Tidak nyaman
- Alasannya ...
21. Apakah anda senang menghabiskan waktu untuk berjalan-jalan dilingkungan sekumpul?
- ☐ Sangat senang                      ☐ senang                      ☐ Cukup senang                      ☐ Tidak Senang
- Alasannya ...
22. Apakah anda merasa nyaman dan aman berinteraksi dengan masyarakat setempat?

☐ Ya    ☐ Tidak

Alasannya ...

23. Apakah vegetasi yang terdapat di jalan sekumpul manambah kenyamanan anda saat melintas di jalan tersebut?

☐ Ya    ☐ Tidak

Alasannya ...

24. Apa yang anda lakukan setelah mengunjungi wisata religi sekumpul?

☐ Pulang

☐ Membeli cendramata yang terdapat di dalam kawasan Sekumpul

☐ Wisata kuliner

☐ Silaturahmi ke sanak saudara yang ada di sekitar sekumpul

☐ Lainnya ...

25. Menurut anda apa permasalahan utama pada Jalan Sekumpul ini?

.....

26. Apa yang anda sukai dari Jalan Sekumpul ini?

.....

27. Hal apa saja yang perlu ditambahkan di Jalan Sekumpul ini? Dan apa masukkan anda?

.....



## **BIODATA PENULIS**

Nur Latifah, S.Ars. Lahir di Martapura, Kalimantan Selatan, pada tanggal 6 Nopember 1992. Penulis menempuh pendidikan dasar (SD) di SDN Rantau Kiwa - 1, SMP Darul Hijrah Putri Batung Cindai Alus Martapura, dan SMA-IT Qardhan Hasana Banjarbaru, di Kalimantan Selatan. Penulis melanjutkan ke perguruan tinggi dan mendapatkan gelar S.Ars. di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat. Setelah itu penulis melanjutkan ke jenjang lanjutan pada Program Pascasarjana Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember di bidang keahlian Perancangan Kota, dengan menyelesaikan tesis yang berjudul “ Penataan Koridor Kawasan Wisata Religi Dengan Pendekatan *Livable Street*” pada tahun 2018. Untuk pengembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan terkait penataan koridor, terutama koridor kawasan wisata religi yang berbasis *livable street*, penulis menerima kritik dan saran, ataupun diskusi terkait tesis ini. Silahkan menghubungi penulis pada alamat email [nurlatifahsyahrani@gmail.com](mailto:nurlatifahsyahrani@gmail.com)